



Bericht

der Landesregierung

Vierter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2017

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat auf Grundlage des § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) den vierten landesweiten Nahverkehrsplan bis 2017 erstellt.

Im vierten LNVP für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (LNVP 2013 – 2017) wird dargelegt, wie der ÖPNV in den nächsten fünf Jahren weiterentwickelt werden soll. Erfahrungen aus der Aufstellung und Umsetzung der vorherigen LNVP's sind in die Konzeption des neuen LNVP einbezogen worden.

Der vierte LNVP ist auch ein Nahverkehrsplan für die vernetzte Mobilität. Zentrale übergreifende Themen sind dabei die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs, Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, der Ausbau der Marke „nah.sh“ sowie der Verkehrsverbund Schleswig-Holstein. Zudem werden zwei Szenarien („Offensive Nahverkehr“, „Plus 50“) vorgestellt, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann.

Das Szenario „**Offensive Nahverkehr**“ beinhaltet Maßnahmen, die landesweit das Angebot ausweiten und während der Laufzeit des LNVP umgesetzt werden können bzw. über deren Umsetzung während der Laufzeit entschieden werden sollte. Als Grundlage für dieses Szenario wurden Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Entwicklung der Bevölkerung und der Milieustruktur in der Prognose berücksichtigt.

Das Szenario „**Plus 50 Prozent**“ definiert eine langfristige Vision für den Nahverkehr und beschreibt beispielhaft, wie das Angebot weiterentwickelt und wie sich Rahmenbedingungen ändern müssten, um diese Vision zu erreichen. Ausgangspunkt der hier vorgenommenen Untersuchungen ist der Gedanke, welche Maßnahmen für den Planungshorizont 2030 notwendig sind, um den Modal-Split-Anteil des ÖPNV um 50 Prozent zu erhöhen. Dabei handelt es sich um ein sehr ehrgeiziges Ziel, das einen grundlegenden Wandel in allen Bereichen des Nahverkehrs und auch in anderen Bereichen erfordert. Daher sind die in diesem Kapitel skizzierten Maßnahmen als **Ideen und Denkanstöße** zu verstehen, die bisher weder durchgeplant noch finanzierbar sind.

Sie sollen als Grundlage für einen längerfristigen Diskussionsprozess dienen und damit einen Beitrag zur Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 leisten.

L

N

V

P

bis 2017

Schleswig-Holstein. Der echte Norden



Offensive Nahverkehr

1 Rahmenbedingungen für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein

1.1	Was wollen die Kunden?	12
1.2	Bevölkerungsstruktur	13
1.3	Mobilitätsstrukturen	18
1.4	Millieus	33
1.5	Tourismus	38
1.6	Wirtschaft	44
1.7	Klimaschutz durch Nahverkehr	46

2 Weiterentwicklung des Nahverkehrs

2.1	Ziele des vierten LNVP	53
2.1.1	Schwerpunkte bisher - Schwerpunkte morgen	53
2.1.2	Offensive Nahverkehr	54
2.2	Das Angebot 2012	56
2.2.1	Bahn	58
2.2.2	Bus	66
2.2.3	Weiterentwicklung des Angebotes	68
2.3	Infrastruktur	72
2.3.1	Bahnstrecken	72
2.3.2	Stationen und Haltestellen	76
2.3.3	Weiterentwicklung der Infrastruktur	77
2.4	Qualität	84
2.4.1	Qualitätsmanagementsystem	84
2.4.2	Die nah.sh-Garantie	85
2.5	Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein	87
2.5.1	Bisherige Entwicklung	88
2.5.2	Weiterentwicklung	89
2.6	Kommunikation und Werbung	91
2.6.1	Stand der Nahverkehrskommunikation	91
2.6.2	Weiterentwicklung	95
2.7	Verkehrsverbund Schleswig-Holstein	96
2.8	Wettbewerb im Nahverkehr	101
2.8.1	Die Situation im Bahnverkehr in Deutschland	101
2.8.2	Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein	101
2.8.3	Verkehrsverträge	104

3 Umsetzung der Maßnahmen

3.1	Finanzierung	110
3.1.1	Öffentliche Finanzmittel	110
3.1.2	Fahrgeldeinnahmen	110
3.1.3	Investitionen	111
3.1.4	Mittelherkunft	112
3.2	Kosten	114
3.2.1	Kosten und Finanzierung der Offensive Nahverkehr	116
3.2.2	Möglichkeiten der Kostensenkung und/oder Effizienzsteigerung	118
3.3	Nahverkehr im Dialog	121

Plus 50 Prozent

4 Plus 50 Prozent

- 4.1 Einleitung 125
- 4.2 Ziele 128
- 4.3 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn 130
- 4.4 Qualitätssicherung und Komfort (Qualitätsoffensive) 135
- 4.5 Fahrpreise und Tarife 136
- 4.6 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte 137
- 4.7 Ergebnisse 142

5 Anhang

- 5.1 Rückblick LNVP 2008 - 2012: Umsetzung der Angebotsmaßnahmen Szenario „Forttschreibung“ 148
- 5.2 Rückblick LNVP 2008 - 2012: Umsetzung der Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“ 150
- 5.3 Abbildungsverzeichnis 152
- 5.4 Abkürzungsverzeichnis 153
- 5.5 Quellenverzeichnis 154
- 5.6 Impressum 154



„Mehr Nahverkehr wagen.“

Verkehrsminister Reinhard
Meyer und Sven Ostermeier
(LVS) über Ziele, Spiel-
räume und neue Szenarien
für den Nahverkehr in
Schleswig-Holstein



OSTERMEIER Herr Meyer, Sie sind selbst häufig mit dem ÖPNV unterwegs und haben durch Ihre Zeit in Mecklenburg-Vorpommern einen guten Vergleich mit dem Nahverkehr bei uns im Land. Wie nehmen Sie den ÖPNV wahr, seitdem Sie Verkehrsminister geworden sind?

MINISTER MEYER Als sehr leistungsfähig! Er hat eine hohe Bedeutung und bringt sehr anspruchsvolle Vernetzungsaufgaben mit sich. Die Metropolregion mit ihren hohen Fahrgastzahlen und engen Kapazitäten auf der Schiene stellt dabei ganz andere Anforderungen als der ländliche Raum, wo wir einen attraktiven ÖPNV in der Fläche sicherstellen wollen.

OSTERMEIER Ist Schleswig-Holstein ein Bahnland?

MINISTER MEYER Ein Bahnland ist Schleswig-Holstein, weil es hier stolze Lokomotiv-Hersteller gibt und weil Schleswig-Holstein als eines der ersten Länder den integralen Taktfahrplan eingeführt hat. Unser Land ist aber vor allem ein ÖPNV-Land, und das bedeutet für mich, es ist sowohl Bahn- als auch Busland. Natürlich wollen wir den ÖPNV auf der Schiene weiter verbessern. Aber der Busverkehr ist genauso wichtig, auch unter ökologischen Gesichtspunkten.

OSTERMEIER Wenn wir andererseits selbstkritisch auf den Anteil der Menschen gucken, die den Nahverkehr heute nutzen, sind wir allerdings noch weit davon entfernt, ein ÖPNV-Land zu sein – auch wenn wir in den letzten Jahren kontinuierlich Zuwächse bei den Fahrgastzahlen verzeichnen konnten. Unser Ziel bleibt also, mehr Menschen in den Nahverkehr zu bringen. Dabei müssen wir den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Als wir mit dem Konzept für den vierten Nahverkehrsplan begannen, hatten wir darum von Anfang an das ganze Thema Mobilität vor Augen. Die „Offensive Nahverkehr“ zeigt Leitlinien und Maßnahmen auf, die zu einer deutlich stärkeren Vernetzung der bereits bestehenden Systeme führen. Wo sehen Sie die größten Knackpunkte in den nächsten Jahren?

MINISTER MEYER Ich nehme erstmal die Kundensicht. Da geht es immer um ganz konkrete Dinge: Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Komfort und die Qualität des Angebotes. Wie kommen zum Beispiel ältere Menschen im ländlichen Raum zu ihrer Haltestelle? Und generell: Wo ist die nächste Haltestelle, und wie ist sie eingerichtet? Wie sind die Verbindungen und die Umsteigesituationen? Wie werden sie darüber informiert, wenn sie da an der Haltestelle stehen und warten? Die Lösungen, die wir dafür anbieten, entscheiden darüber, ob wir die Menschen von unserem ÖPNV-Angebot überzeugen können. Und zwar nicht nur, ob

sie ihn einmal nutzen, sondern vor allem, ob sie aufgrund ihrer Erfahrungen auch dabei bleiben. Wenn wir die Abstimmung zwischen Bahn und Bus besser hinbekommen, hätten wir schon viel gewonnen: Unterwegs im Zug informiert dann eine mobile Anzeige die Kunden über ihre nächsten regionalen Busanschlüsse – das wäre eine erhebliche Weiterentwicklung. Wir brauchen dafür eine neue Gesprächskultur unter den Akteuren des Nahverkehrs. Der angestrebte Verbund der Aufgabenträger wird dazu beitragen, davon bin ich überzeugt. Wenn wir an die fernere Zukunft denken, brauchen wir aber auch ganz andere Gespräche über den ÖPNV als bisher und einen erweiterten Kreis an Gesprächsteilnehmern. Darin liegt für mich die besondere Bedeutung des zweiten Teils des neuen Nahverkehrsplans.

Weiter auf der nächsten Seite ...

OSTERMEIER Hier haben wir erstmals ein Szenario für ein sehr ehrgeiziges Ziel entwickelt. In „Plus 50 Prozent“ gehen wir der Frage nach, wie der Anteil der Nahverkehrsnutzer am Modal Split bis 2030 um 50 Prozent erhöht werden könnte. Dabei haben wir ganz bewusst so getan, als spielte die Finanzierung keine Rolle. Insofern ist es ein Experiment. Eines, in das die Autoren viele Studienergebnisse und Ideen gesteckt haben und das parallel zum ersten Teil mit Leben erfüllt werden soll. Wie kann das Ihrer Meinung nach gelingen, was wären die wichtigsten Schritte?

„Es ist wichtig, auch solche Wege aufzuzeigen, die eine Perspektive über den Tag hinaus bieten.“

MINISTER MEYER Mit dem zweiten Teil des LNVP wollen wir Wege aufzeigen, um unser Mobilitätssystem in Schleswig-Holstein nachhaltiger zu gestalten. Wir wissen, dass wir ambitionierte Ziele formulieren und freuen uns auf eine engagierte Diskussion. In dem Koalitionsvertrag, der diese Koalition begründet, sind etliche Projekte benannt, die dazu beitragen können, dem Nahverkehr neue Möglichkeiten zu erschließen. Dazu gehören beispielsweise die S 4, die S 21 oder die Stadt-Regional-Bahn Kiel. Diese Projekte werden erst nach 2017 und damit in der nächsten LNVP-Periode wirksam werden können. Unser Szenario „Plus 50 Prozent“ umfasst aber noch mehr Projekte und zielt auf eine noch intensivere Vernetzung der verschiedenen Mobilitätssysteme, auf die Vernetzung von Fuß- und Radverkehr mit Bus, Bahn und Schiff. Natürlich müssen wir dann auch die Finanzierbarkeit mit bedenken. Und wir müssen schauen, ob die heutigen Strukturen für dieses ehrgeizige Ziel die richtigen sind.

OSTERMEIER Klar ist, ohne eine verlässliche Finanzierung geht es nicht. Mehr Nahverkehrsnutzer bedeuten immer auch mehr Einnahmen, die reinvestiert werden können. Aber das ist nur ein Ansatz. Ein anderer wäre, die Wirtschaft zu beteiligen, wie es zum Beispiel bei der Einrichtung neuer Haltepunkte schon geschehen ist.

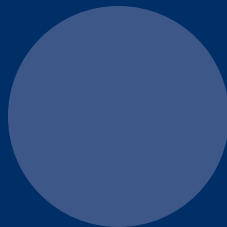
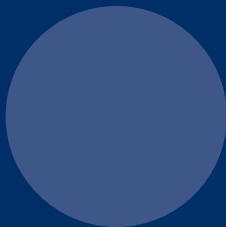
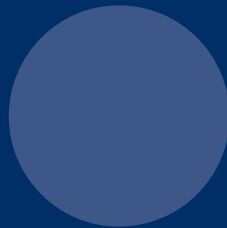
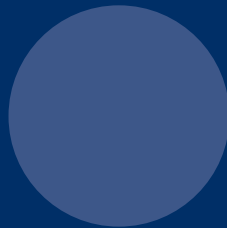
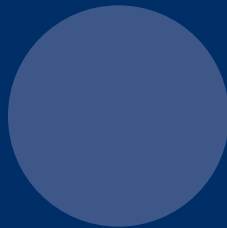
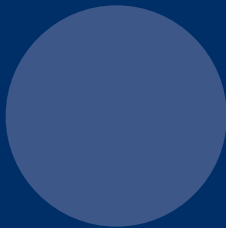
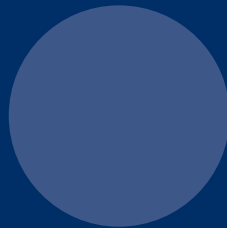
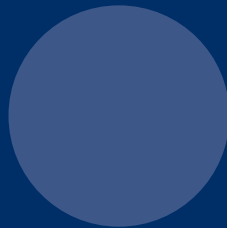
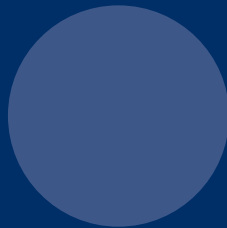
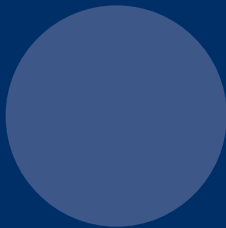
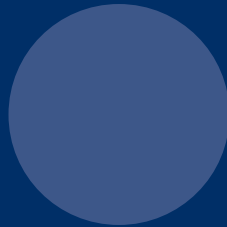
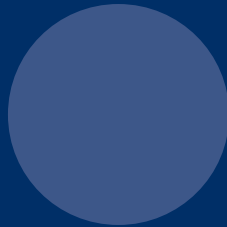
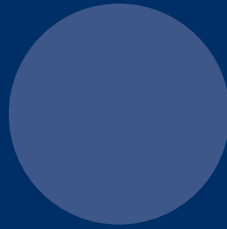
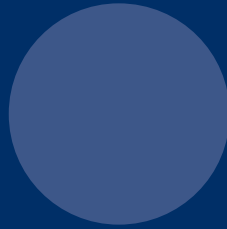
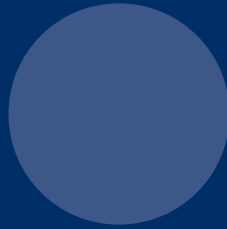
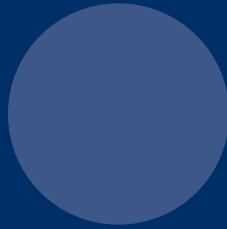
MINISTER MEYER Die Finanzierungsfrage bleibt eines der Kernprobleme – auch für den ersten Teil des LNVP. Der Ausbau des ÖPNV ist notwendig und wichtig. Aber angesichts der derzeit noch unsicheren Entwicklung der Regio-

nalisierungsmittel sowie der Finanzzuweisungen aus dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von Seiten des Bundes muss die Umsetzung der in der „Offensive Nahverkehr“ beschriebenen Projekte genau geprüft werden. Das gilt auch für Projekte, für die es schon Zusagen gab und für die gegebenenfalls schon einige Vorarbeiten durchgeführt wurden. Der LNVP ist für die Landesregierung eine klare Absichtserklärung: Wir wollen den Marktanteil des Nahverkehrs deutlich steigern. Dafür müssen frühzeitig Weichen gestellt werden. Wir wollen mit allen Beteiligten, auch mit Akteuren aus Wirtschaft und Tourismus, die Diskussion führen, welche Weichen gestellt werden müssen, um mittel- bis langfristig mehr Kunden zu gewinnen – auch über den Geltungsbereich des LNVP hinaus. Die in Teil 2 beschriebenen Maßnahmen gehen teilweise von Rahmenbedingungen aus, die nicht direkt von den Nahverkehrsakteuren gesteuert werden können. Das Ziel sollte sein, dass sich alle gemeinsam gegenüber der Bundespolitik für eine verbesserte ÖPNV-Finanzierung einsetzen. Wir brauchen also den Blick über den Tellerrand.



REINHARD MEYER (Foto S. 4) ist seit 2012 Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein. Der LNVP stellt Konzepte und Projekte der Landesregierung für einen leistungsfähigen Nahverkehr vor.

SVEN OSTERMEIER war schon am zweiten und dritten LNVP beteiligt. Für den LNVP bis 2017 ist er als Projektleiter verantwortlich. Bei der LVS arbeitet er im Bereich Verkehrsplanung und befasst sich vor allem mit Marktforschung und Verkehrserhebungen.



Rahmenbedingungen für den Nahverkehr
in Schleswig-Holstein





JÖRG LUDOLPH ist Kundenbetreuer beim nah.sh-Kundendialog. Dort hat er als einer von sieben Mitarbeitern immer ein offenes Ohr und meistens eine passende Lösung für Fragen und Sorgen der Nahverkehrsnutzer in Schleswig-Holstein.



JOCHEN KIPHARD kümmert sich bei der LVS im Bereich Verkehrsplanung um Fahrpläne und Fahrzeuge. Dabei versucht er stets, den vielfältigen und zum Teil unvereinbaren Ansprüchen der Fahrgäste möglichst gerecht zu werden.



STEFAN BARKLEIT ist beim Fahrgastverband Pro Bahn e.V. Vorsitzender des Landesverbandes Schleswig-Holstein und Hamburg. Dereinemalig tätige Verband vertritt die Meinung und Interessen der Fahrgäste zum SPNV und ÖPNV und engagiert sich mit Vorschlägen, Ideen und Konzepten, um den Nahverkehr mit Bahnen und Bussen noch attraktiver zu machen.



PAUL HEMKENTRAX ist Geschäftsführer der Aktiv Bus Flensburg GmbH. Das kommunale Verkehrsunternehmen betreibt die Buslinien 1-7 des Flensburger Stadtverkehrs und befördert mit 25 Stadtbussen pro Jahr rund neun Millionen Fahrgäste.

Einfacher, komfortabler, zuverlässiger

Ein Gespräch über Wege zu mehr Kundenfreundlichkeit im Nahverkehr

KIPHARD Wenn wir über Kundenfreundlichkeit im Nahverkehr reden, halte ich neben den konkreten Leistungsangeboten die Informationsvermittlung für einen der wichtigsten Aspekte. Die Fahrgäste müssen schließlich wissen, wie genau das Angebot des Nahverkehrs aussieht und wie sie es wahrnehmen können.

BARKLEIT Dazu gehört aber immer auch ein Minimum an Erfahrung. Wie wollen Sie zum Beispiel Kunden durchgängig informieren, die nur alle zwei Jahre mal mit Bahn oder Bus fahren? Die werden sich vermutlich immer schwertun, das aktuelle Angebot zu überblicken.

HEMKENTOKRAX Dann müssen wir das Angebot eben einfacher machen. Und dazu müssen wir größer denken – besonders im Bereich Tarif. Denn je weniger unterschiedliche Landes- oder Regionaltarife es gibt, desto einfacher wird es für die Fahrgäste.

KIPHARD Stichwort Deutschland-Tarif.

HEMKENTOKRAX Genau. Ich glaube, das wird schon bald das beherrschende Thema sein. Wenn ich heute beschließe, mit dem Auto von Flensburg nach Berchtesgaden zu fahren, muss ich mir höchstens Gedanken machen, ob ich genug Geld zum Tanken dabei habe. So unkompliziert müssen die Menschen auch mit Bahn oder Bus mobil sein können.

BARKLEIT Dabei darf auch das Thema Reisekomfort nicht zu kurz kommen. Das heißt zwar nicht, dass der öffentliche Nahverkehr exakt denselben individuellen Komfort bieten muss wie das Auto. Aber diese Vergleichsgröße sollten wir auf keinen Fall aus den Augen verlieren.

LUDOLPH Zuverlässigkeit ist meiner Meinung nach noch wichtiger als Komfort. Als Fahrgast will ich zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle gehen, einsteigen und zum erwarteten Zeitpunkt ankommen. Und falls das nicht klappt oder irgendetwas schief läuft, will ich sofort informiert werden.

KIPHARD Da sind wir wieder beim Thema Informationsvermittlung.

LUDOLPH Dazu muss meiner Meinung nach auch die dynamische Fahrgastinformation weiter ausgebaut werden, so dass die Fahrgäste nicht nur in den größeren Städten in Echtzeit über die aktuellen Fahrten und eventuelle Verspätungen informiert werden.

HEMKENTOKRAX Dazu wäre dann erst einmal die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur notwendig, bevor man sich mit Neubau- und Ausbau-Projekten beschäftigt.

KIPHARD Und auch die Abstimmung zwischen Bahn und Bus muss noch besser werden. Da müssen wir uns als LVS durchaus auch mal an die eigene Nase fassen und unseren

Blick in Zukunft noch mehr in Richtung Busverkehr öffnen. Besonders in den ländlichen Bereichen gibt es da noch erhebliche Lücken.

HEMKENTOKRAX Wo wir gerade bei der besseren Zusammenführung der Verkehrsformen sind: Das muss natürlich nicht nur in Bezug auf den Fahrplan passieren, sondern auch in der ganzen Organisation für die Fahrgäste spürbar sein. Meine Idealvorstellung ist eine Mobilitätskarte, mit der man alles machen kann; die Zugfahrten rabattiert wie die Bahn-card und an die man andere Mobilitätsleistungen flexibel andocken kann – Carsharing, Fahrradverleih und so weiter.

BARKLEIT Das wäre für die Reisenden tatsächlich sehr komfortabel, ist aber auch ein sehr ambitioniertes Vorhaben, das man in deutschlandweiter Abstimmung realisieren müsste.

KIPHARD Damit ist es in einem LNVP gut aufgehoben, der den Anspruch hat, auch Raum für langfristige Visionen zu bieten.

1.1 Was wollen die Kunden?

In diesem neuen, vierten landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) beschreibt die Landesregierung, wie sie mit der „Offensive Nahverkehr“ in den kommenden Jahren den Nahverkehr weiterentwickeln und ausbauen will. Die Ziele sind klar: Mehr Menschen sollen Bahn und Bus nutzen, und der Marktanteil des umweltfreundlichen Nahverkehrs soll deutlich steigen. Beide Ziele sind erreichbar – wenn es gelingt, die Menschen im Land für Bahn und Bus zu gewinnen und vielleicht sogar zu begeistern. Aber: Wie sehen die Kunden und die Noch-Nicht-Kunden den Nahverkehr, und was erwarten sie?¹

„Mir als Kunde ist doch egal, welches Unternehmen fährt, ich will doch nur die günstigste Preisauskunft wissen.“
„Zu große Zeitabstände.“
„Da sieht man dann wieder, dass man in der Provinz lebt.“
„Keine Infos bei Verspätungen.“
„Kein Platz für Gepäck.“
„Wohin nur mit den Rädern?“
„Wenn man selten fährt, dann weiß man nie, was es kostet, denn die Preise ändern sich ständig.“

... aber auch:

„Die Qualität der Züge ist im Vergleich zu früher besser geworden.“
„Bequemes Fahren mit dem Zug kann entspannen.“
„Nahverkehr-Nutzung schont die Umwelt!“
„Es gibt günstige Tickets.“

... und das sind die Wünsche der Fahrgäste:

„Enge Verzahnung von Bus- und Schienenverkehr.“
„Drastische Vereinfachung des Tarifsystems.“
„Höhere Schnelligkeit und Zuverlässigkeit“.
„Persönliche Ansprechpartner.“
„Sicherheit, Sauberkeit, Behaglichkeit und Wohlfühl-atmosphäre.“
„Service und Komfort.“
„Innovative Fahrzeugkonzepte und Verknüpfung mit Individualverkehren.“
„Umweltfreundlichkeit.“

Kurz – da soll es hingehen:

„Für mich ist es eine Leidenschaft, in den Zug einzusteigen. Entspannung pur. Freitagsmorgen habe ich noch gearbeitet, danach sofort zum Zug – schlafen, entspannen. Wir mussten zwar umsteigen, aber trotzdem.“ (Zitat eines Fahrgastes)

Die Befragungen zeigen: Schleswig-Holstein hat noch nicht den besten Nahverkehr – und die Menschen sehen das auch so. Die Befragungen zeigen aber auch, dass der richtige Weg eingeschlagen wurde und dass die Menschen das auch honorieren.

Der neue LNVP zeigt, wie der Nahverkehr in Schleswig-Holstein strukturell und im Detail in den nächsten Jahren immer weiter verbessert werden soll – für die Fahrgäste und für alle, die Fahrgäste werden wollen!
Übrigens: Die Ergebnisse der Befragungen und die Ergebnisse anderer Marktforschungen der LVS gibt es unter www.nah.sh/lvs.

¹ Alle Zitate aus: Milieubefragung (Workshops in Kiel und Lübeck, Sommer 2012);

1.2 Bevölkerungsstruktur

Die Bevölkerungszahl in Deutschland sinkt kontinuierlich und lag 2010 rund 0,8 Prozent unter dem Stand von 2005. In Schleswig-Holstein hingegen hält sich der Wert nahezu unverändert und liegt bei 2,83 Millionen Einwohnern.

Ein Bevölkerungswachstum verzeichneten die Kreise im Hamburger Umland sowie die kreisfreien Städte Kiel und Flensburg. Stormarn mit 2,3 Prozent Wachstum und Flensburg mit 3,1 Prozent sind besonders starke Wachstumsräume. Bevölkerungsrückgänge gab es hingegen in allen anderen Kreisen und kreisfreien Städten. Vor allem der Kreis Steinburg musste mit 2,6 Prozent einen besonders großen Bevölkerungsrückgang hinnehmen. (ABB 01)

Die Daten zeigen im Vergleich zu den Vorjahren einen Bruch bei der Bevölkerungsentwicklung. Die Werte aus dem Zensus 2011 sind in der Regel niedriger als die fortgeschriebenen Daten. Insofern fällt der Rückgang der Bevölkerungszahlen in den Jahren 2011 und 2012 gegenüber 2005 stärker aus.

Die Jahre 2011 und 2012 werden nachrichtlich mit aufgeführt. In der weiteren Erläuterung wird allerdings auf das Jahr 2010 Bezug genommen. Auch die Prognose der Bevölkerungsentwicklung basiert nicht auf den Zensusdaten.

ABB 01

Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland

	2005	2006*	2007*	2008*	2009*	2010	*	2011 ^(*)2)	2012 ^(*)3)	*1)
Flensburg	86.080	0,6	2,0	2,5	2,8	88.759	3,1	-4,44%	83.462	-3,04%
Kiel	234.433	0,4	1,1	0,9	1,6	239.526	2,2	0,58%	239.866	2,32%
Lübeck	211.825	-0,3	-0,1	-0,3	-0,9	210.232	-0,8	-0,72%	211.713	-0,05%
Neumünster	78.072	-0,2	-0,6	-1,1	-1,5	76.830	-1,6	-1,05%	76.951	-1,44%
Dithmarschen	137.261	-0,3	-0,6	-0,9	-1,4	134.798	-1,8	-2,45%	132.965	-3,13%
Herzogtum Lauenburg	186.471	0,2	0,3	0,3	0,1	186.874	0,2	0,36%	187.905	0,77%
Nordfriesland	166.956	-0,1	-0,1	-0,2	-0,7	165.480	-0,9	-1,97%	162.237	-2,83%
Ostholstein	206.040	0,0	-0,2	-0,2	-0,5	204.454	-0,8	3,70%	197.882	-3,96%
Pinneberg	299.392	0,3	0,6	0,6	1,0	303.481	1,4	-1,02%	298.826	-0,19%
Plön	135.655	-0,1	-0,2	-0,4	-0,8	134.291	-1,0	-5,88%	126.721	-6,59%
Rendsburg-Eckernförde	273.039	-0,2	-0,2	-0,3	-0,9	269.778	-1,2	-1,35%	268.058	-1,82%
Schleswig-Flensburg	199.671	-0,2	-0,3	-0,5	-0,6	197.903	-0,9	1,83%	194.911	-2,38%
Segeberg	257.002	0,3	0,5	0,6	0,4	259.200	0,9	1,43%	261.988	1,94%
Steinburg	136.470	-0,5	0,1	-1,4	-2,3	132.897	-2,6	-4,17%	130.135	-4,64%
Stormarn	224.583	0,3	0,7	0,8	1,7	229.756	2,3	2,66%	232.911	3,71%
Schleswig-Holstein	2.832.950	0,0	0,2	0,0	0,0	2.834.259	0,0	1,16%	2.806.531	-0,93%
Deutschland	82.437.995	-0,1	-0,3	-0,5	-0,8	81.752.000	-0,8	-2,56%	80.523.700	-2,32%

* Veränderung zu 2005 in Prozent

²⁾ Zensus 2011

³⁾ Basis Zensus 2011

¹⁾ nachrichtlich

QUELLE: STATISTISCHES JAHRBUCH SCHLESWIG-HOLSTEIN, STATISTISCHES JAHRBUCH BRD

Im Jahr 2030 werden in Schleswig-Holstein 2,72 Millionen Menschen leben, das sind etwa 116.000 bzw. vier Prozent weniger als im Jahr 2010. Nach 2030 beschleunigt sich der Rückgang der Einwohnerzahlen. Im Jahr 2050 werden nach dieser Bevölkerungsvorausberechnung nur noch 2,4 Millionen Menschen in Schleswig-Holstein leben und damit ca. 400.000 (14 Prozent) weniger als im Jahr 2010 (Variante 1-W1 der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes).

Bedeutender als die Entwicklung der Einwohnerzahlen insgesamt werden die Veränderungen der Altersstruktur sein. 2030 werden in Schleswig-Holstein rund 800.000 Menschen leben, die 65 Jahre und älter sind. Das sind rund 185.000 (30 Prozent) mehr als im Jahr 2010. Im Jahr 2005 waren 560.000 Personen älter als 65 Jahre, das heißt, der Anteil der über 65-jährigen ist in den letzten fünf Jahren bereits um zehn Prozent gestiegen. Gleichzeitig wird bis 2030 die Zahl jüngerer Menschen (unter 20 Jahren) um rund 100.000 (18 Prozent) zurückgehen. Zwischen 2005 und 2010 betrug der Rückgang bereits 6,5 Prozent. Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter von 20 bis 65 Jahren nimmt bis 2030 ebenfalls um 200.000 (12 Prozent) ab.

Ab 2030 wird sich die Anzahl der über 65-jährigen nur noch leicht auf 810.000 Personen bis zum Jahr 2050 erhöhen. Einen sehr starken Rückgang erleidet die Altersklasse der 20- bis 65-jährigen. Die Menge dieser Personengruppe nimmt gegenüber 2030 nochmals um 250.000 Personen (17 Prozent) ab. Bei den unter 20-jährigen beträgt der Rückgang 70.000 Personen (16 Prozent). **(ABB 02)**

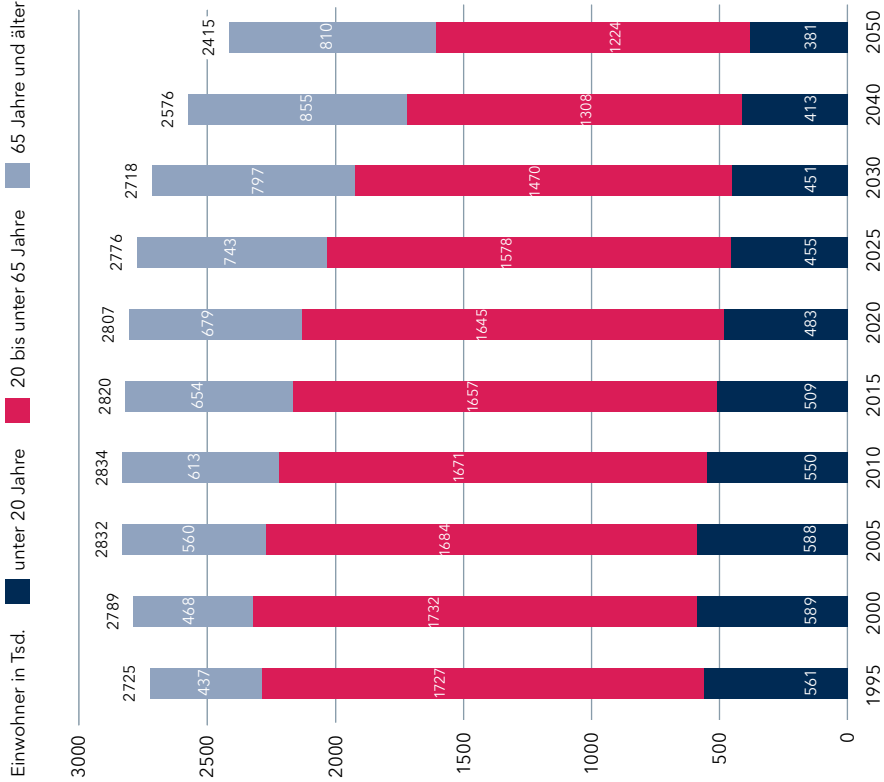
In Hamburg ist die Einwohnerzahl zwischen 2005 und 2010 um 2,3 Prozent gestiegen. Dieser Trend setzt sich noch bis zum Jahr 2025 fort. Die Einwohnerzahl wird dann 1,85 Millionen betragen, 3,7 Prozent mehr als 2010. Erst nach 2030 wird mit dem Einsetzen eines leichten Einwohnerzahlenrückgangs auch auf Hamburger Gebiet gerechnet. **(ABB 03)**

Trotz abnehmender Gesamtbevölkerungszahl in Schleswig-Holstein wird die Einwohnerzahl in Kiel und Flensburg ansteigen. Die Bevölkerungszahl im unmittelbaren Umland von Hamburg nimmt ebenfalls noch zu. In den übrigen Gebieten wird der Bevölkerungszahlenrückgang jedoch stärker ausfallen. In Dithmarschen und Steinburg ist er mit 6,9 bzw. 7,3 Prozent am stärksten.

Insbesondere der Rückgang der Bevölkerungszahlen und damit die kleiner werdende Menge potenzieller Fahrgäste wird den Nahverkehr zukünftig herausfordern. Doch die Prognosen zur Entwicklung der Nachfrage im Nahverkehr sehen günstig aus (siehe Kapitel 2.1). **(ABB 04 - ÜBERNÄCHSTE SEITE)**

ABB 02

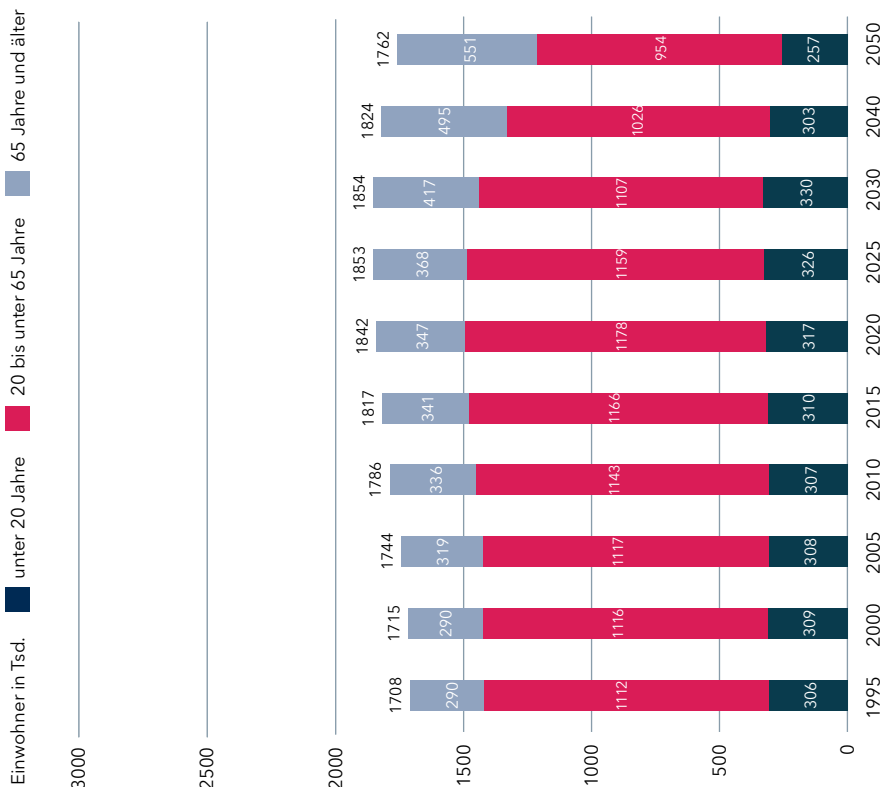
Einwohnerentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2050



QUELLE: ITP, 2012

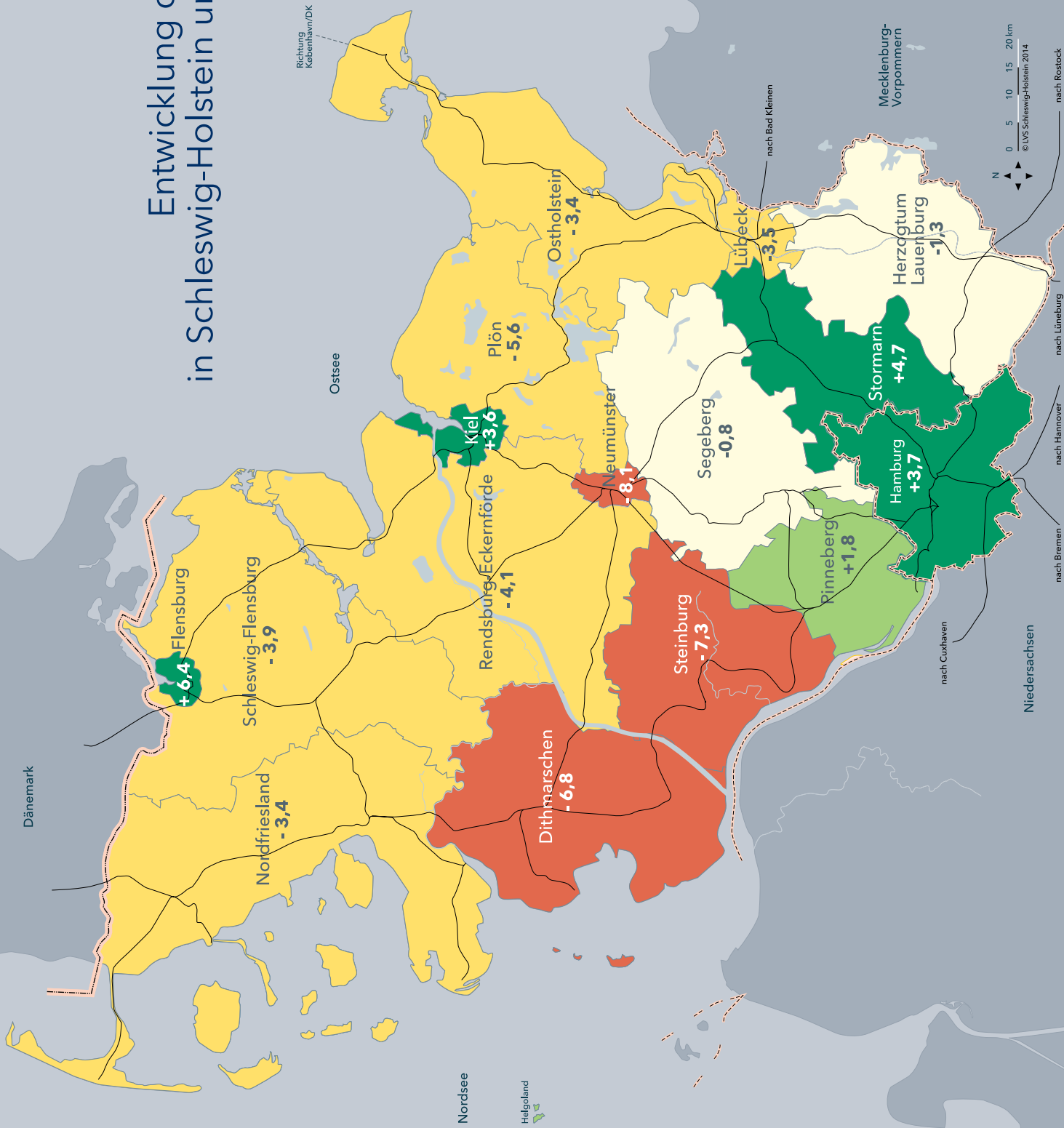
ABB 03

Einwohnerentwicklung in Hamburg bis 2050



QUELLE: ITP, 2012

Entwicklung der Gesamtbevölkerung in Schleswig-Holstein und Hamburg 2010-2025



Entwicklung der Gesamtbevölkerung
in Schleswig-Holstein und Hamburg
2010-2025

- Rückgang mehr als 6 %
- Rückgang 6 % bis 3 %
- Rückgang 3 bis 0 %
- Zuwachs 0 % bis 3 %
- Zuwachs mehr als 3 %

Quelle: ITP 2012
Prognose des Statistisches Nord

- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrsline mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: IVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
© IVS Schleswig-Holstein 2014
www.iivs.sh



Dänemark

Richtung
København/DK

Ostsee

Nordsee

Helgoland

nach Bad Kleinen

Mecklenburg-
Vorpommern

nach Cuxhaven

Niedersachsen

nach Hannover

nach Lüneburg

nach Rostock

ABB 05

Entwicklung der Schülerzahlen in Schleswig-Holstein und Deutschland

Der Bundestrend rückläufiger Schülerzahlen zeichnet sich auch in Schleswig-Holstein ab. Hier sind es im Schuljahr 2011/2012 acht Prozent weniger als noch 2005/2006. Es gab keinen Kreis in Schleswig-Holstein, in dem sich Schülerzahlen gegenüber dem Bezugsjahr 2005/2006 positiv entwickelten. Besonders auffällig war die Situation in den Kreisen Steinburg und Plön, wo ein Schülerzahlenrückgang von mehr als 15 Prozent gegenüber dem Bezugsjahr verzeichnet wurde. Sehr gering fielen jedoch die Rückgänge in den Kreisen Pinneberg und Stormarn aus. (ABB 05)

In den Prognosen bis zum Jahr 2025 wird ein weiterer Rückgang von ca. 21 Prozent erwartet. Nachdem in den vergangenen Jahren der Rückgang bereits im Primarbereich eingesetzt hat, wird in den kommenden Jahren die Anzahl der Schüler im Sekundarbereich, die noch unter 18 Jahre alt und damit noch weitgehend an den Nahverkehr gebunden sind, stark zurückgehen.

Eine sinkende Schülerzahl hat Einfluss auf die Anzahl und Lage der Schulstandorte. Auch die Änderungen im Schulsystem, zum Beispiel die Zusammenfassung von Schularten und die freie Schulwahl, wirken sich auf das Mobilitätsverhalten der Schüler aus. Anzunehmen ist, dass ein größerer Anteil aller Schüler längere Wege zur Schule zurücklegen muss. Der Fahr Schüleranteil wird deutlich steigen. Durch die längeren Reisewege wird sich die Verkehrsleistung im Schülerverkehr sogar trotz sinkender Schülerzahlen erhöhen.

	2005/ 2006	2006/ 2007*	2007/ 2008*	2008/ 2009*	2009/ 2010*	2010/ 2011*	2011/ 2012	*
Flensburg	13.404	-0,9	-1,8	-3,4	-6,5	-7,8	12.231	-8,8
Kiel	25.827	-0,8	-1,9	-6,7	-4,6	-6,4	24.057	-6,9
Lübeck	22.837	-0,7	-1,9	-3,7	-5,4	-6,9	20.965	-8,2
Neumünster	12.289	-0,5	-0,9	-2,5	-4,5	-6,4	11.410	-7,2
Dithmarschen	17.809	-0,8	-3,4	-5,3	-6,8	-9,5	15.715	-11,8
Herzogtum Lauenburg	22.177	-0,2	-2,2	-3,9	-6,3	-7,4	20.308	-8,4
Nordfriesland	21.315	-0,9	-2,4	-3,2	-5,2	-7,5	19.345	-9,2
Ostholstein	23.338	-1,3	-2,5	-3,7	-6,0	-7,8	21.194	-9,2
Pinneberg	36.448	0,3	-0,7	-1,0	-2,3	-2,5	35.422	-2,8
Plön	14.898	-1,7	-3,9	-7,2	-10,7	-13,2	12.584	-15,5
Rendsburg-Eckernförde	33.136	-1,3	-2,9	-5,3	-7,7	-8,9	29.819	-10,0
Schleswig-Flensburg	23.624	-1,2	-3,6	-5,5	-7,0	-9,0	20.990	-11,1
Segeberg	31.071	-0,3	-1,2	-2,3	-3,5	-4,2	29.651	-4,6
Steinburg	17.224	-1,3	-5,0	-8,1	-10,4	-13,7	14.452	-16,1
Stormarn	27.243	0,4	0,5	-0,2	-0,3	-1,2	26.966	-1,0
Schleswig-Holstein	342.640	-0,7	-2,1	-3,6	-5,4	-6,9	315.109	-8,0
Deutschland	9.505.241	-1,6	-3,4	-5,1	-6,3	-7,4	8.678.196	-8,7

*Veränderung zu 2005/2006 in Prozent

QUELLE: STATISTISCHES JAHRBUCH SCHLESWIG-HOLSTEIN, STATISTISCHES JAHRBUCH BRD

1.3 Mobilitätsstrukturen

Nachfrage im Bahnverkehr

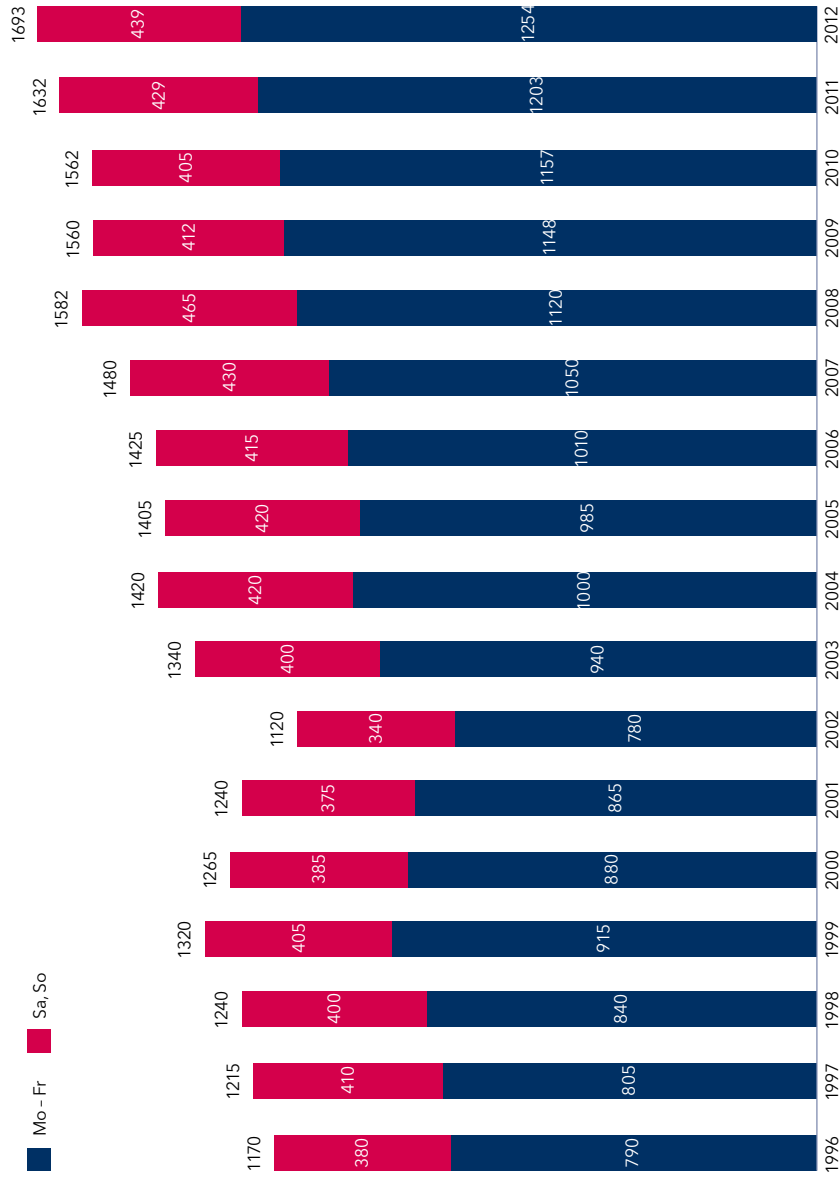
Die Verkehrsleistung hat sich 2012 gegenüber dem Vorjahr um knapp vier Prozent erhöht und liegt bei 1,693 Milliarden Personenkilometern (Pkm). Das hohe Niveau der letzten Jahre konnte 2012 weiter ausgebaut werden. (ABB 06)

Somit deckt sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen in Schleswig-Holstein auch mit der bundesweiten Entwicklung. Ein Grund für die Steigerung kann in der guten wirtschaftlichen Lage gesehen werden, die zu mehr Pendlern im Nahverkehr geführt hat.

Das Jahr 2011 war im Bahnverkehr geprägt von zum Teil sehr lang anhaltenden Streiks bei den Eisenbahnunternehmen. Insbesondere führten die Streiks bei der Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), aber auch bei der AKN Eisenbahn AG (AKN) und der nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE) zu Zugausfällen und Ersatzfahrplänen und damit auch zu Fahrgastzahlenrückgängen. Daher ist auch der Wert für dieses Jahr nur bedingt aussagekräftig. Erfreulich ist jedoch, dass durch die Streiks keine langfristigen Fahrgastverluste erkennbar wurden.

ABB 06

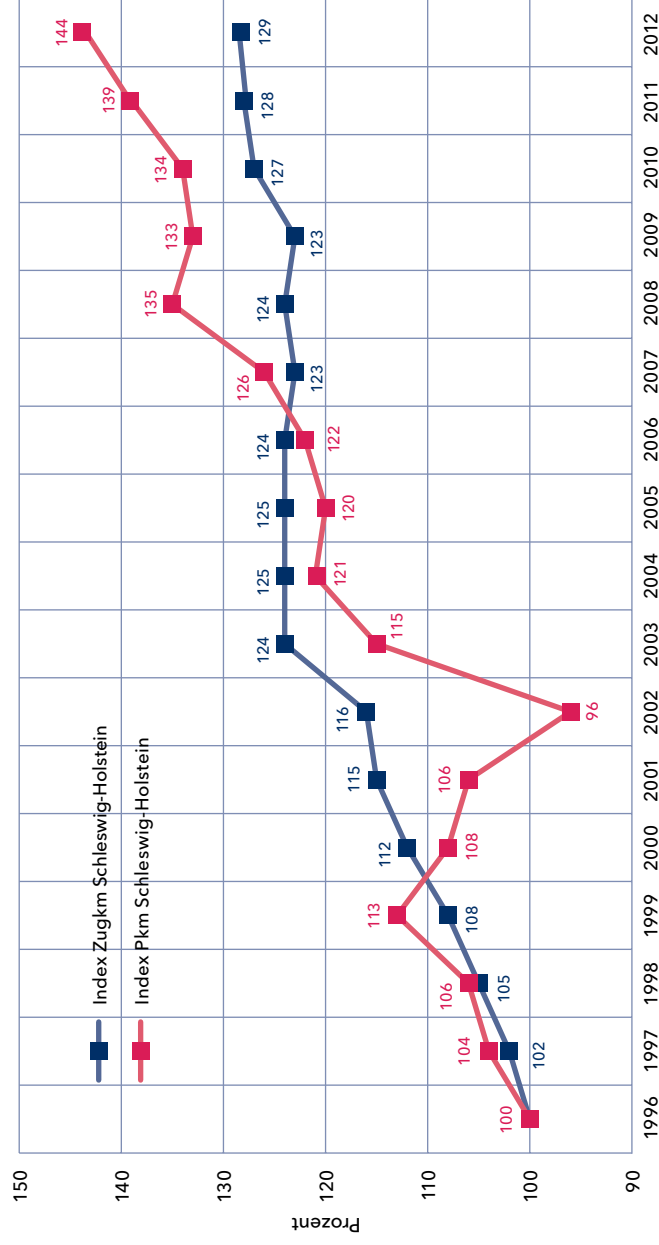
Entwicklung der Personenkilometer 1996 – 2012 (in Millionen)



QUELLE: LVS, 2013

Ein Vergleich der Entwicklungen von Pkm und Zugkilometern (Zugkm) zeigt für beide Kategorien einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Ausgangsjahr 1996. Die Entwicklung der Pkm verlief jedoch uneinheitlich, insbesondere in den ersten 2000er Jahren kam es zu Rückgängen, bevor die Verkehrsleistung ab 2003 wieder deutlich gestiegen ist. Wie in allen Bundesländern ging die Verkehrsleistung 2002 zurück. Die Gründe für diese Entwicklung sind nicht eindeutig zuzuordnen. Ursachen sind vermutlich die Einführung des Euro, die Preiserhöhung des „Schönes-Wochenende-Tickets“ der Deutschen Bahn AG, der deutliche Nachfragerückgang im Fernverkehr und damit auch in den Zubringerverkehren und der schlechte Sommer. Seit 2007 hat sich der Index der Pkm über den Index der Zugkm gesetzt. Die Verkehrsleistung ist also stärker gestiegen, als das Zugangebot ausgeweitet wurde. (ABB 07)

ABB 07
Indextwicklung der Personen- und Zugkilometer

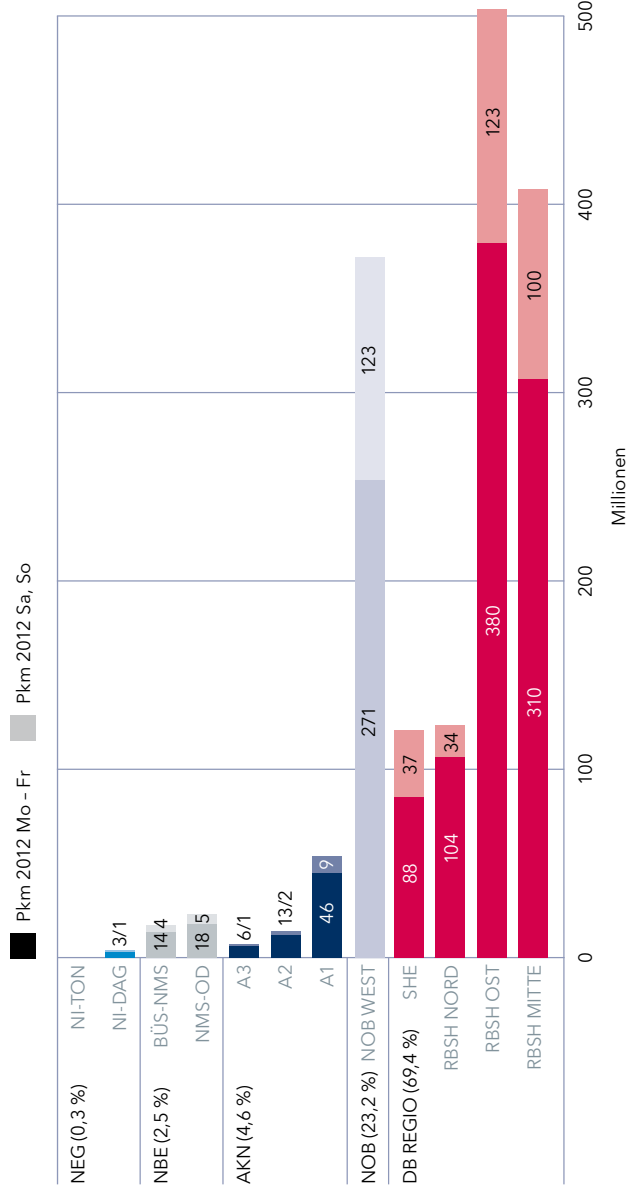


QUELLE: LVS, 2013

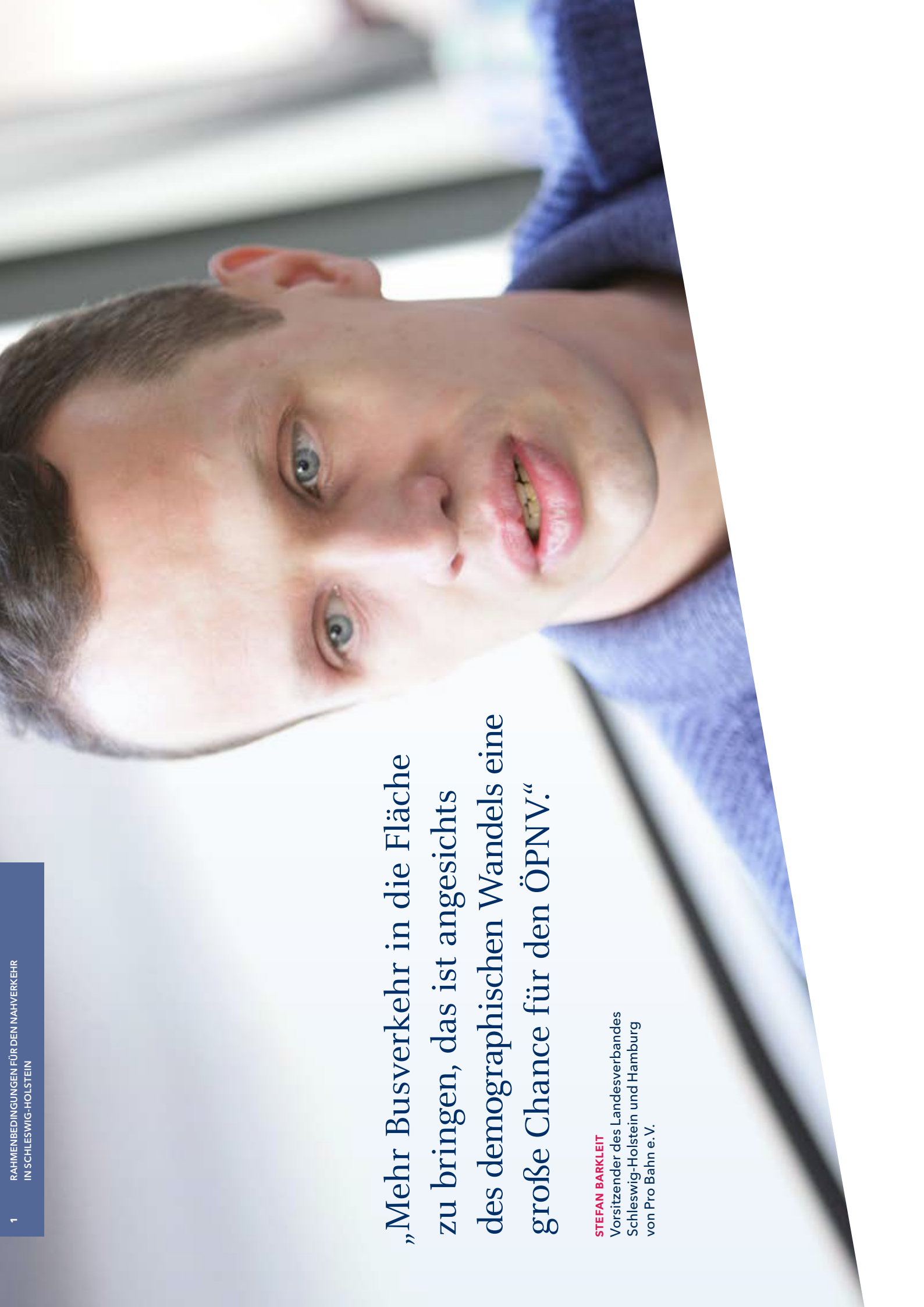
ABB 08

Personenkilometer nach Unternehmen/Netzen in Schleswig-Holstein 2012

Den größten Anteil an der Verkehrsleistung hat die DB Regio AG mit ihren Netzen Ost und Mitte sowie die Nord-Ostsee-Bahn mit dem Netz West (Marschbahn). Über drei Viertel der Leistungen werden in diesen Netzen erbracht. Die Übernahme der Zugleistungen im Netz Nord durch die DB Regio AG und die nordbahn führte zu einem Anstieg der Verkehrsleistung bei der DB Regio AG auf nunmehr knapp 70 Prozent. Die nordbahn konnte ihren Anteil an der gesamten Verkehrsleistung ebenfalls deutlich ausbauen. **(ABB 08)**



QUELLE: LV5, 2013



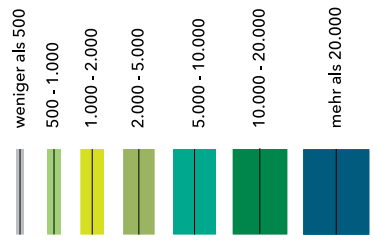
„Mehr Busverkehr in die Fläche zu bringen, das ist angesichts des demographischen Wandels eine große Chance für den ÖPNV.“

STEFAN BARKLEIT
Vorsitzender des Landesverbandes
Schleswig-Holstein und Hamburg
von Pro Bahn e.V.

Verkehrsnachfrage im SPNV 2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

Verkehrsnachfrage im SPNV 2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

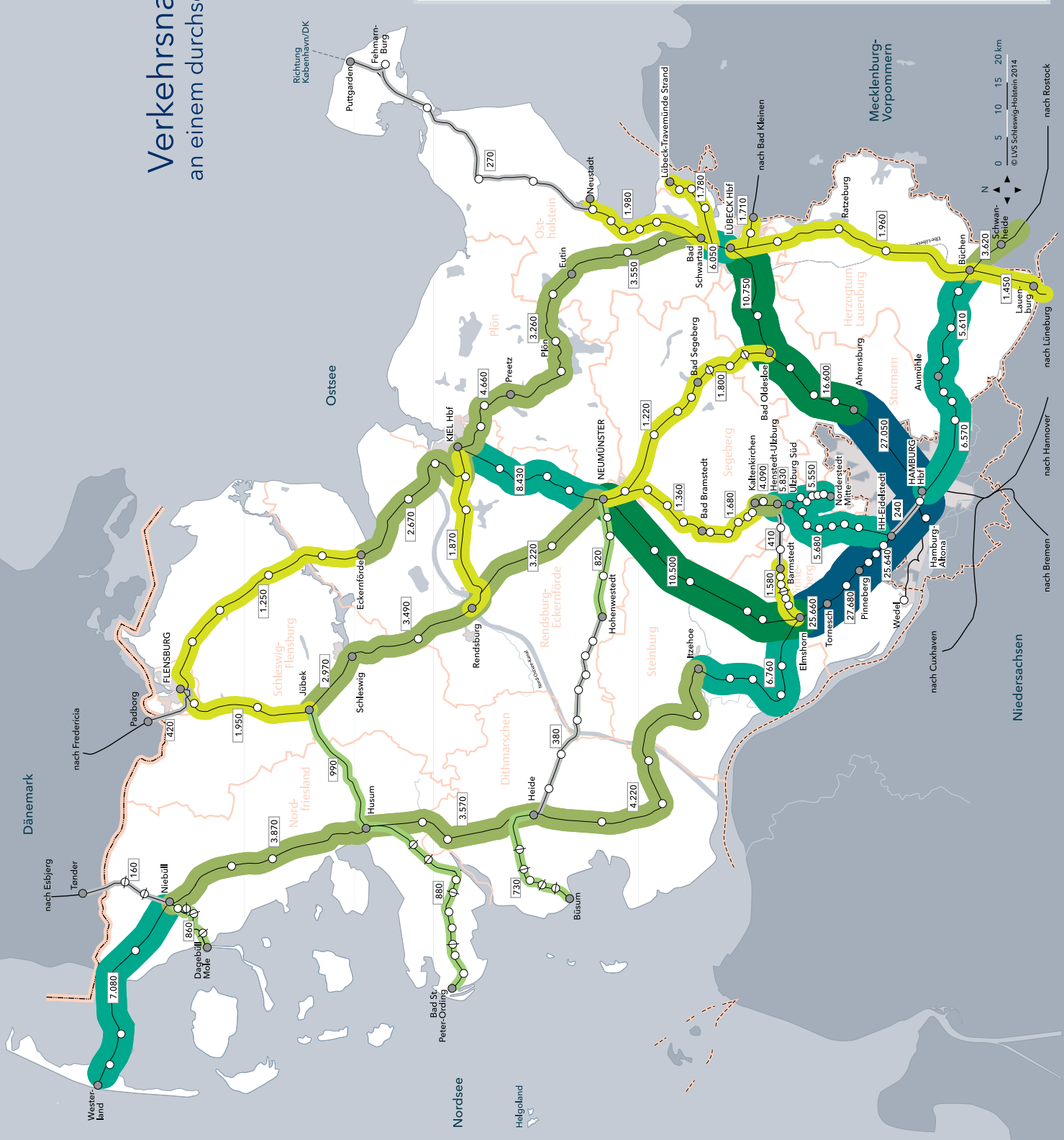
Durchschnittliche Besetzung pro Tag
(Summe aus Richtung und Gegenrichtung)



ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg - Pinneberg/Wedel/Aumühle
Quelle: LVS, 2013

- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
T 0707/17 0707 (14 C/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 92 C/Min.)
www.nahsh



2012 wurden in den Nahverkehrszügen in Schleswig-Holstein insgesamt knapp 53 Millionen Fahrgäste befördert. Wie auch in den Vorjahren waren die meisten Menschen hiervon auf den Abschnitten Kiel – Hamburg und Lübeck – Hamburg unterwegs; auf Teilabschnitten über 27.000 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Tag. Aber auch auf den übrigen Zulaufstrecken nach Hamburg (ab Itzehoe, Kaltenkirchen und Büchen) reisten deutlich über 5.000 Menschen, zum Teil auch über 6.000 Menschen. Ein weiterer starker Abschnitt war Niebüll – Westerland, auf dem über 7.000 Fahrgäste unterwegs waren.

Die geringste Nachfrage mit weniger als 500 Fahrgästen pro Tag hatten auch 2012 die nur im Zweistunden-Takt bedienten Linien wie Hohenwestedt – Heide, Neustadt – Burg – Puttgarden und Niebüll – Tondern sowie der Abschnitt Barmstedt – Henstedt-Ulzburg. **(ABB 09)**

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2005-2012 im SPNV 2005-2012 im SPNV 2005-2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2005-2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

- Nachfragerückgang größer als 15 %
- Nachfragerückgang 15 % bis 5 %
- keine signifikante Veränderung (-5 bis +5 %)
- Nachfragesteigerung 5 % bis 15 %
- Nachfragesteigerung 15 % bis 25 %
- Nachfragesteigerung 25 % bis 50 %
- Nachfragesteigerung größer als 50 %

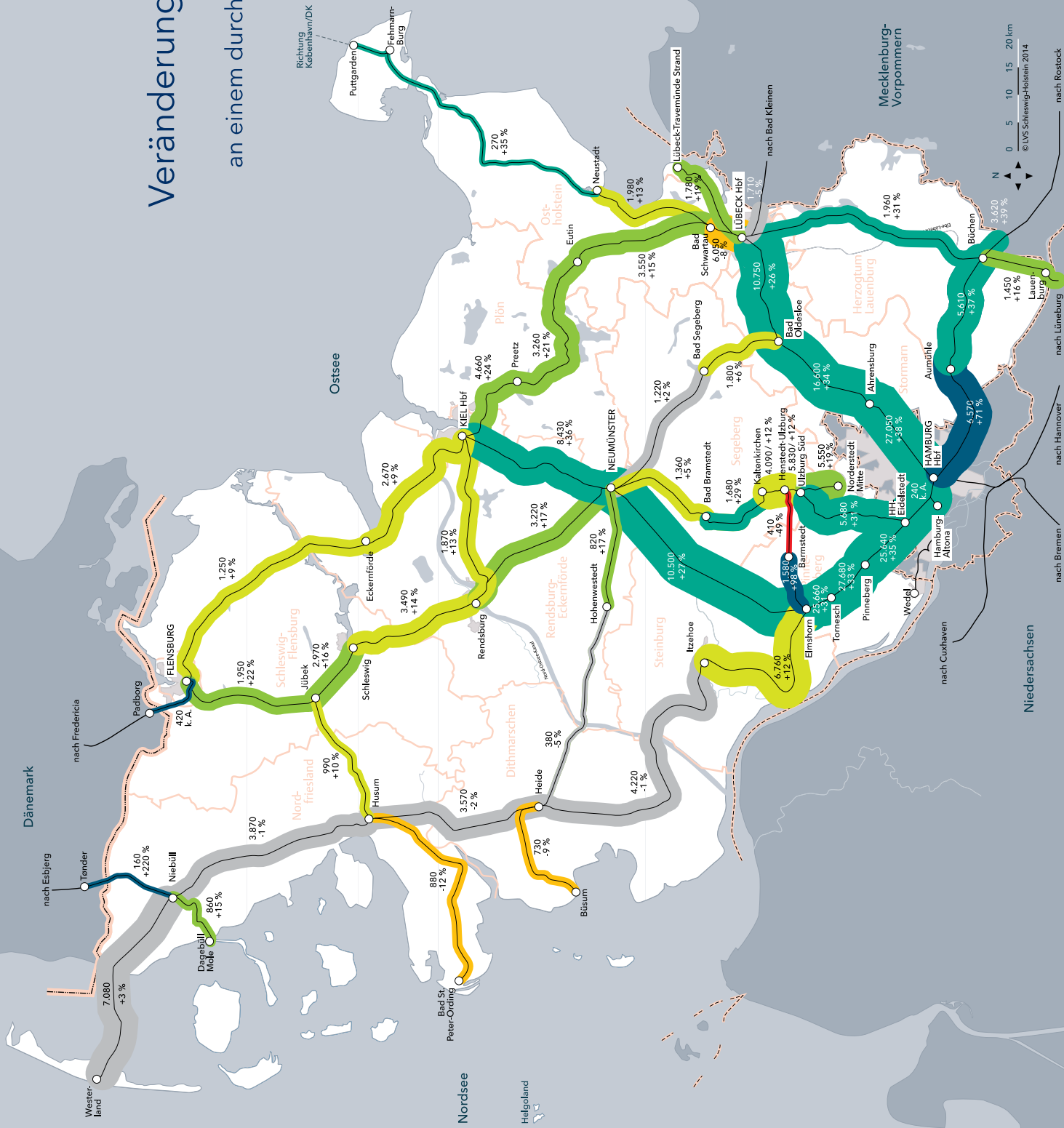
Durchschnittliche Besetzung pro Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung)

- weniger als 500
- 500 bis 1.000
- 1.000 bis 2.000
- 2.000 bis 5.000
- 5.000 bis 10.000
- mehr als 10.000

ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg - Pinneberg/Wedel/Aumühle
Quelle: LVS 2013

- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
© LVS Schleswig-Holstein 2014
www.nahsh

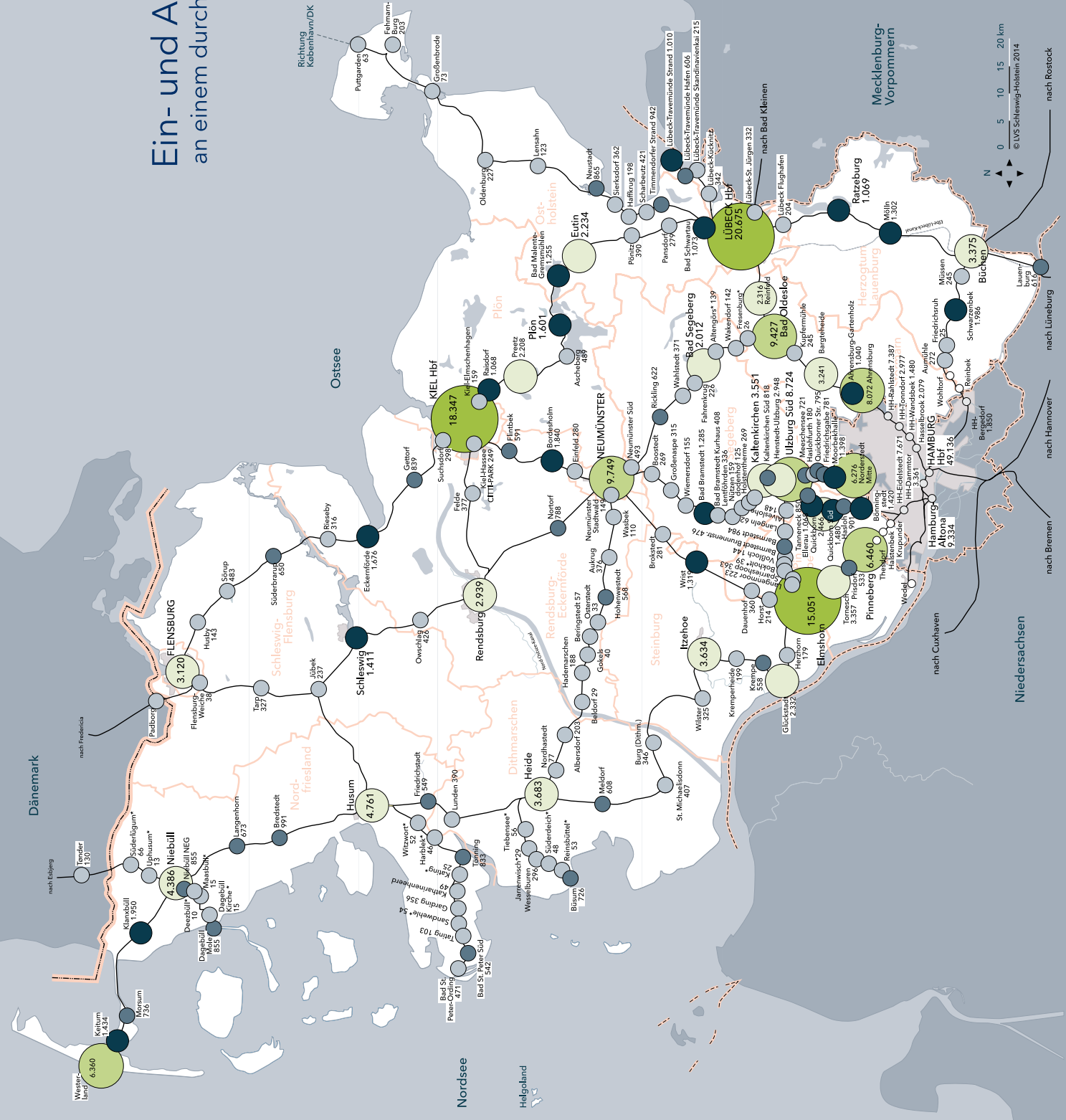


In der Entwicklung der Verkehrsnachfrage von 2012 gegenüber 2005 fallen besonders die ohnehin starken Abschnitte von Kiel und Lübeck nach Hamburg auf, die in den letzten Jahren Zuwächse von über 30 Prozent zu verzeichnen haben. Diese Abschnitte, aber auch die weiteren Zuläufer nach Hamburg, unterstreichen die große Bedeutung der Verkehrsbeziehungen von und nach Hamburg. Große Zuwächse weisen auch weniger bedeutende Strecken auf, die allerdings von einem sehr geringen Nachfrageniveau ausgehen (Niebüll – Tondern, Lübeck – Puttgarden). Hier machen sich die Angebotsausweitungen der letzten Jahre bemerkbar (zum Beispiel Durchbindung von Niebüll nach Esbjerg, Reaktivierung des Bahnhofs Fehmarn-Burg).

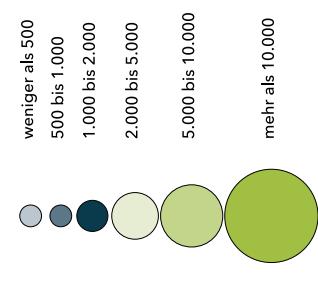
Die Rückgänge auf den Strecken Husum – St. Peter-Ording, Heide – Büsum sowie Barmstedt – Henstedt-Ulzburg sind nicht eindeutig erklärbar. Angebotsveränderungen gab es nicht.

Der Rückgang auf dem Abschnitt Bad Schwartau – Lübeck Hbf ist einer veränderten Darstellung gegenüber dem Jahr 2005 geschuldet, weil nun richtigerweise die Strecken Bad Schwartau –/Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck getrennt dargestellt werden. **(ABB 10)**

Ein- und Aussteiger im SPNV 2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)



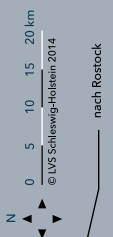
Ein- und Aussteiger im SPNV 2012
an einem durchschnittlichen Tag
(Montag-Sonntag)



ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg - Pinneberg/Wedel/Aumühle
Quelle: LVS 2013

- Haltepunkt, Ort
- Altersgürtel*
- Bedarfshaltepunkt
- Nahverkehrsline mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Baljebergstr. 1, 24103 Kiel
Tel. 01805-710707 (14 Ct/Min, aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)
www.nah.sh



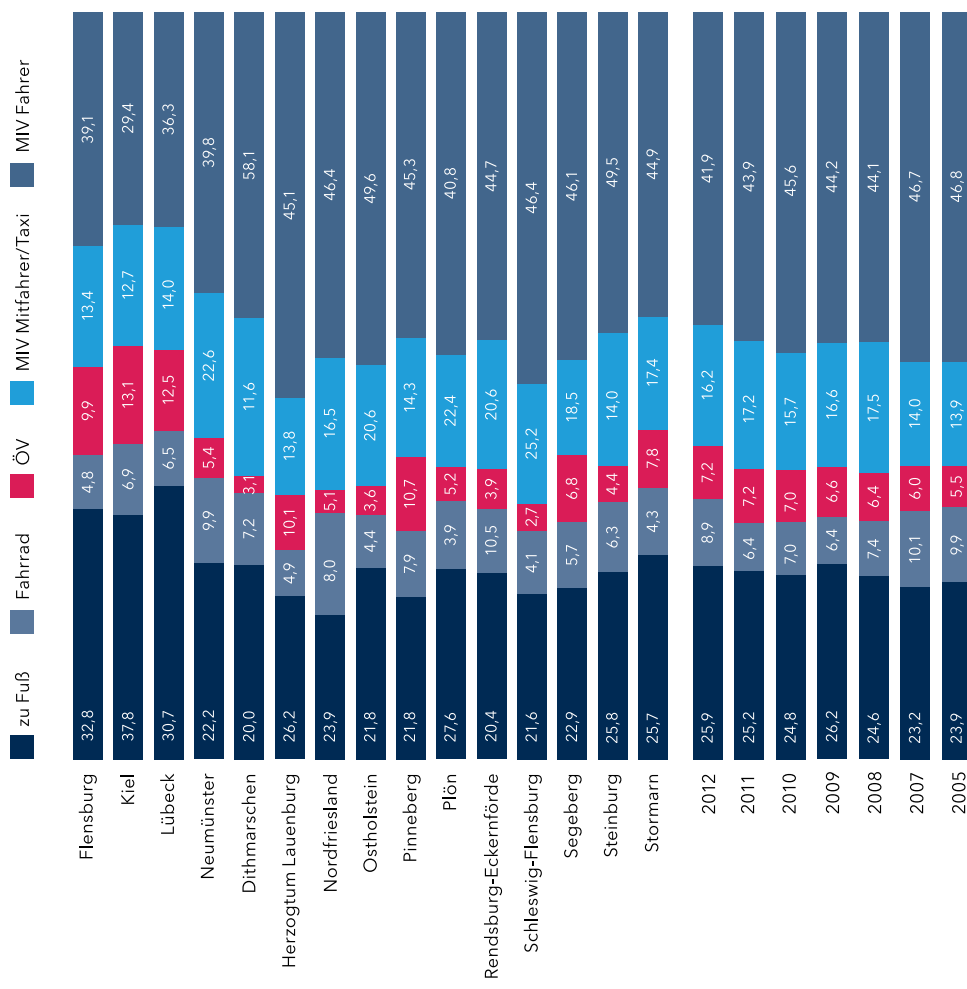
Bei den Ein- und Aussteigerzahlen an Schleswig-Holsteins Stationen zeigt sich das aus den Vorjahren bekannte Bild: Die meisten Fahrgäste steigen in den Stationen Kiel Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof sowie Elmshorn ein und aus, gefolgt von den Bahnhöfen in Ahrensburg, Bad Oldesloe, Neumünster, Norderstedt, Pinneberg, Ulzburg Süd und Westerland. **(ABB 11)**

Nachfrage im Busverkehr

Im Jahr 2011 nutzten nach Auswertung der Verwendungsnachweise für die Kommunalisierungsmittel der Kreise und kreisfreien Städte rund 232 Millionen Fahrgäste den Bus. Eine Darstellung der Verkehrsleistung (in Pkm) im Busverkehr ist nicht möglich, da diese Informationen nur wenigen Aufgabenträgern zur Verfügung stehen. Ziel ist es, in allen Bereichen die Datenqualität zu verbessern und Transparenz herzustellen. Dieses Thema wird Gegenstand von Verhandlungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sein.

ABB 12

Genutzte Verkehrsmittel in den Kreisen und kreisfreien Städten 2012 (Modal Split, in Prozent)



QUELLE: OMNITREND, 2013
STICHPROBE JE JAHR CA. 7.500 BEI GLEICHER VERTEILUNG ÜBER DIE KREISE/STÄDTE

Mobilitätsverhalten

Seit dem Jahr 2005 werden die Schleswig-Holsteiner jährlich zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Im Jahr 2012 wurden 7.536 Personen ab 14 Jahren interviewt.

89 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren verlassen ihr Haus täglich. Dabei werden durchschnittlich 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt.

Die Schleswig-Holsteiner nutzten 2012 für 7,2 Prozent ihrer Wege den Nahverkehr. Der Wert hat sich gegenüber dem Vorjahr stabilisiert, nachdem er von 2005 bis 2011 kontinuierlich gestiegen war. Besonders hoch fiel der Wert mit über 10 Prozent in Kiel, Flensburg und Lübeck aus, aber auch im Kreis Pinneberg lag der Anteil bei fast 10 Prozent. Besonders gering war der Anteil hingegen in den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Ostholstein und Schleswig-Flensburg (unter 4 Prozent). Knapp zwei Drittel der Wege im Nahverkehr werden mit dem Bus zurückgelegt.

Der Modal Split ist bei Männern (8,3 Prozent Nahverkehr) und Frauen (6,2 Prozent Nahverkehr) unterschiedlich. Bei jüngeren Menschen ist der Modal Split-Anteil des Nahverkehrs höher als bei älteren: 14-17 Jahre (knapp 23 Prozent) und 18-25 Jahre (16,4 Prozent).

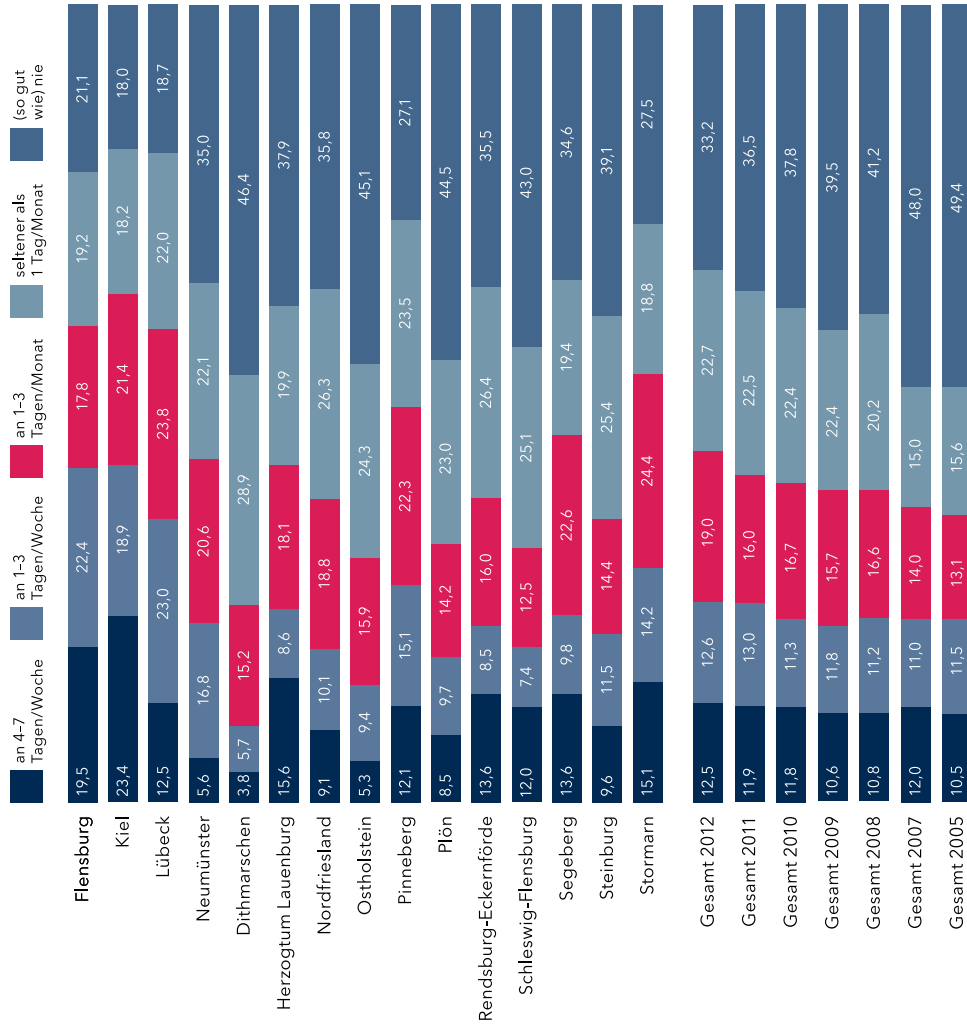
(ABB 12)

Seit 2005 nimmt der Anteil an Nicht-Nutzern kontinuierlich ab (von knapp der Hälfte der Bevölkerung auf ein Drittel). Vor allem im Bahnverkehr hat der Anteil von 70,6 Prozent (2005) auf 52,4 Prozent (2012) deutlich abgenommen. Gleichzeitig sagen mittlerweile vier Prozent der Befragten, dass sie vier bis sieben Mal pro Woche die Bahn nutzen. 2005 gaben dies nur zwei Prozent der Befragten an. (ABB 13)

Die Bereitschaft, einen Umstieg auf der meistgenutzten Verbindung in Kauf zu nehmen, ist seit 2005 deutlich gestiegen. Dies gilt sowohl für Verbindungen mit Umstieg von Bus auf Bahn als auch für Verbindungen mit Umstieg von Bahn auf Bahn. Gaben 2005 noch 74 Prozent der Befragten an, nicht zwischen Zügen umzusteigen, waren es 2012 nur noch 68 Prozent. Der Anteil derer, die zwei Mal auf einer Fahrt umsteigen, hat sich von knapp drei Prozent auf sechs Prozent mehr als verdoppelt. Auch beim Umstieg von Bus auf Bahn gaben mittlerweile 20 Prozent an, einmal umzusteigen. Deutliche Unterschiede beim Thema „Umsteigen“ gibt es je nach Nutzungshäufigkeit. Fahrgäste, die häufig den Nahverkehr nutzen, steigen tendenziell weniger auf ihrer meistgenutzten Bahnverbindung zwischen Bahnen um. Ein Umstieg von Bahn auf Bus kommt bei diesen Fahrgästen jedoch häufiger vor als bei Fahrgästen, die eher wenig mit dem Nahverkehr unterwegs sind.

ABB 13

Nutzungshäufigkeit Nahverkehr (Bus und Bahn) in den Kreisen und kreisfreien Städten 2012 (in Prozent)



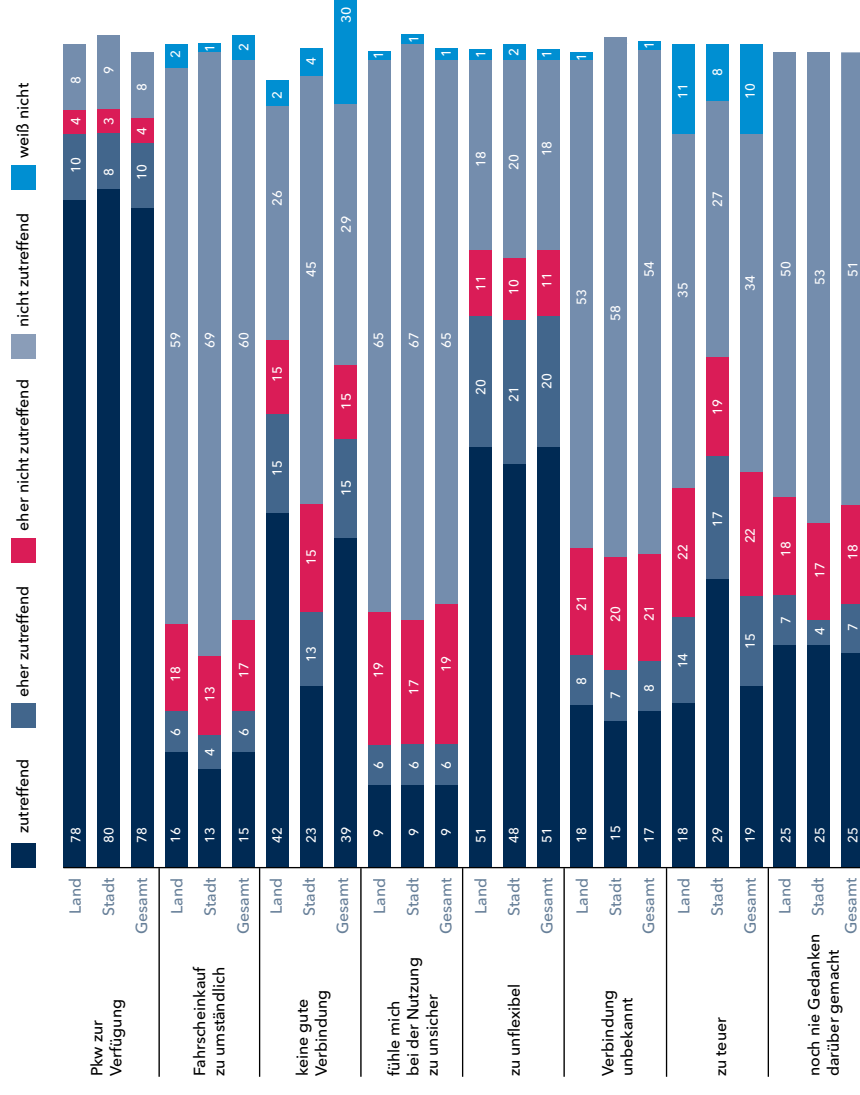
QUELLE: OMNITREND, 2013
STICHPROBE JE JAHR CA. 7.500 BEI GLEICHER VERTEILUNG ÜBER DIE KREISE/STÄDTE

Der Hauptgrund, den Nahverkehr nicht zu nutzen, liegt in der Verfügbarkeit eines Autos. Für knapp 80 Prozent trifft dies zu. Rund die Hälfte der Nicht-Nutzer sagte aus, dass der Nahverkehr zu unflexibel sei. Beide Gründe sind seit 2007 relativ konstant geblieben. Knapp 40 Prozent empfanden es als zutreffend, dass keine gute Verbindung bestünde; auch hier zeigt sich im Verlauf der Jahre kein signifikanter Unterschied.

Eine differenzierte Betrachtung der Gründe zeigt zum Teil deutliche Unterschiede zwischen Stadt- und Landbevölkerung. Der Grund „keine gute Verbindung“ fiel mit 42 Prozent auf dem Land deutlich stärker ins Gewicht als in der Stadt, wo nur 23 Prozent dies als zutreffend empfanden. Andererseits sagten in der Stadt mit knapp 30 Prozent deutlich mehr Nicht-Nutzer aus, dass ihnen der Nahverkehr zu teuer sei. Auf dem Land waren das nur 18 Prozent. (ABB 14)

ABB 14

Gründe für die Nicht-Nutzung des Nahverkehrs (Bus und Bahn) 2012



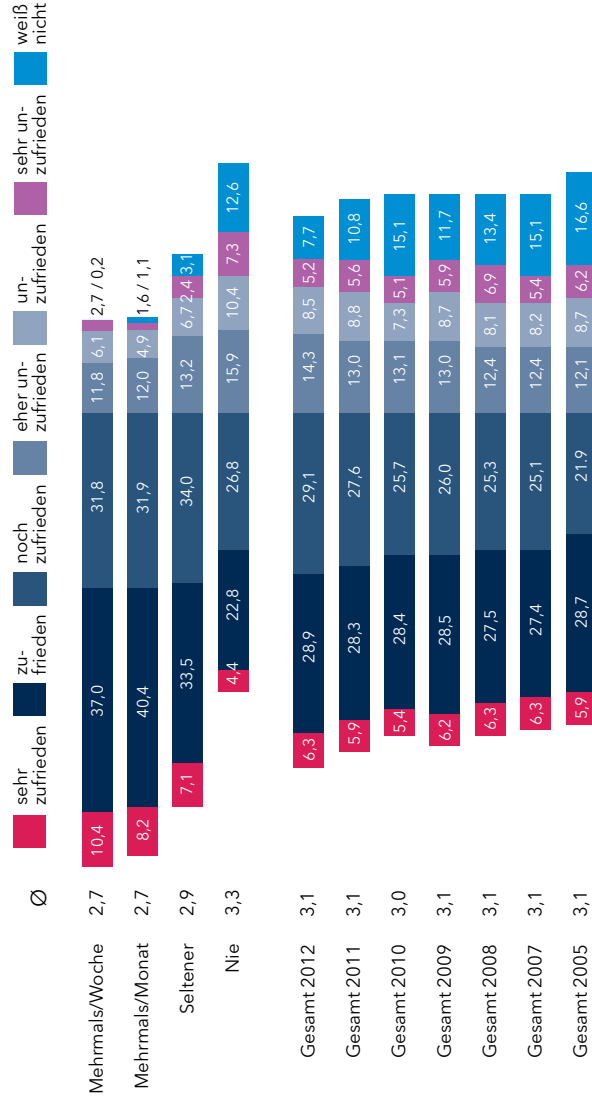
QUELLE: OMNITREND, 2013
STICHPROBE JE JAHR CA. 7.500 BEIGLEICHER VERTEILUNG ÜBER DIE KREISE/STÄDTE

Der Anteil der mit dem Busangebot zufriedenen Menschen in Schleswig-Holstein lag im Jahr 2012 höher als in den Vorjahren. Knapp zwei Drittel der Befragten zeigten sich zufrieden bis sehr zufrieden. Bei dem Anteil der mit dem Busangebot unzufriedenen Menschen kann kein eindeutiger Trend festgemacht werden, hier schwankt der Anteil in den letzten Jahren zwischen 25 und 28 Prozent. Ein klarer Trend kann hingegen bei den bisher „Meinungslosen“ festgestellt werden. Diese Gruppe nahm seit 2005 nahezu kontinuierlich ab. Die Gesamtnote für das generelle Busangebot lag aber auch 2012 bei 3,1.

Die Zufriedenheit ist bei den Häufignutzern am ausgeprägtesten. (ABB 15)

Besonders zufrieden zeigten sich 2012 die Menschen in den Städten Flensburg, Kiel und Neumünster. Mehr als die Hälfte äußerte sich zufrieden bzw. sehr zufrieden über ihren städtischen Busverkehr. Aber auch in Lübeck sowie in den Kreisen Pinneberg und Stormarn war der Anteil der zufriedenen Menschen noch recht hoch. Relativ unzufrieden waren hingegen die Menschen in den Kreisen Dithmarschen und Ostholstein, etwa 40 Prozent der Befragten gaben an, mit dem Busangebot unzufrieden zu sein.

ABB 15
Bewertung des Busangebotes nach Nutzungshäufigkeit 2012



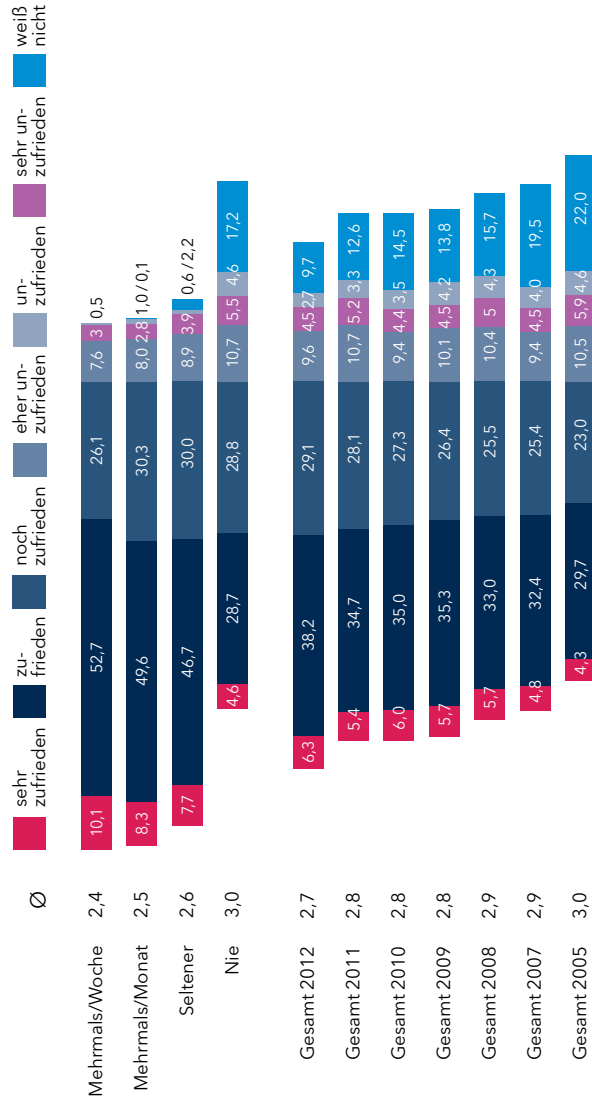
QUELLE: OMNITREND, 2013
STICHPROBE JE JAHR CA. 7.500 BEI GLEICHER VERTEILUNG ÜBER DIE KREISE/STÄDTE

Beim Bahnangebot gilt, ähnlich wie beim Busangebot, je öfter der Befragte das Angebot nutzt, desto zufriedener ist er. Unter denjenigen, die mehrmals monatlich oder wöchentlich unterwegs sind, sind deutlich mehr als 80 Prozent „eher zufrieden“ „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“.

Seit 2005 hat sich die Gesamtnote für den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein kontinuierlich von 3,0 auf 2,7 verbessert. (ABB 16)

Besonders zufrieden zeigten sich die Befragten in Lübeck und Neumünster sowie in den Kreisen Pinneberg und Segeberg (über bzw. knapp 80 Prozent). Weniger zufrieden waren die Menschen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Plön und Schleswig-Flensburg, aber auch in Flensburg (unter 70 Prozent). Allerdings ist das Gesamtniveau gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen, was sich auch an der Gesamtnote für den Bahnverkehr feststellen lässt.

ABB 16
Bewertung des Bahnangebotes nach Nutzungshäufigkeit 2012



QUELLE: OMNITREND, 2013
STICHPROBE JE JAHR CA. 7.500 BEI GLEICHER VERTEILUNG ÜBER DIE KREISE/STÄDTE

1.4 Milieus

In den vierten LNVP fließen neben quantitativen Marktforschungsergebnissen auch Analysen aus der sozialwissenschaftlichen Forschung ein. Beides ist Grundlage für die Angebotsplanung.

Die sozialwissenschaftliche Forschung bestimmt die Zielgruppen anhand einer Lebensweltanalyse der Gesellschaft. Die Sinus-Milieus® gruppieren Menschen, die sich in ihrer Lebensauffassung und Lebensweise ähneln, das heißt ähnliche Wertprioritäten, soziale Lagen und Lebensstile haben. Grundlegende Wertorientierungen gehen dabei ebenso in die Analyse ein wie Alltagseinstellungen zu Arbeit, Familie, Freizeit, Geld und Konsum.

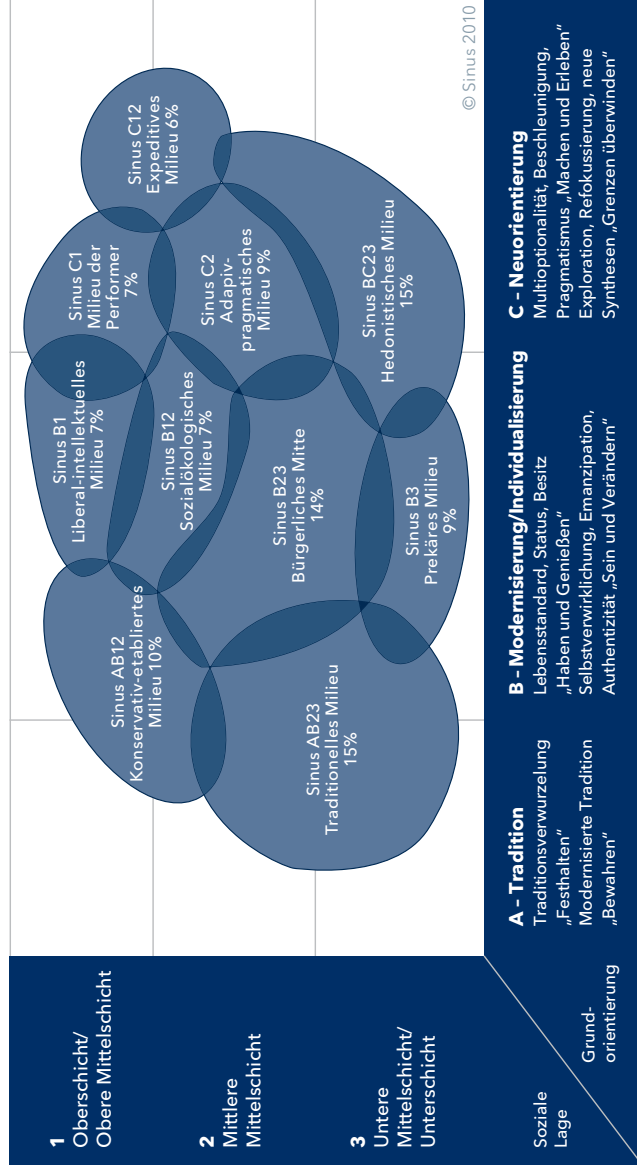
Zehn Milieus werden nach Sinus unterschieden:

- Konservativ-etabliertes Milieu
- Liberal-intellektuelles Milieu
- Milieu der Performer
- Expeditives Milieu
- Bürgerliche Mitte
- Adaptiv-pragmatisches Milieu
- Sozialökologisches Milieu
- Traditionelles Milieu
- Prekäres Milieu
- Hedonistisches Milieu

Die „Milieulandkarte“ veranschaulicht die Position der Milieus in der deutschen Gesellschaft nach sozialer Lage und Grundorientierung: Je höher ein Milieu in dieser Grafik angesiedelt ist, desto gehobener sind Bildung, Einkommen und Berufsgruppe; je weiter es sich nach rechts erstreckt, desto moderner im soziokulturellen Sinne ist die Grundorientierung. **(ABB 17 – NÄCHSTE SEITE)**

ABB 17

Milieustruktur in Deutschland



Um die unterschiedlichen strukturellen Rahmenbedingungen in Schleswig-Holstein aufzeigen zu können, wurden vier Raumcluster gebildet. (ABB 18 - NÄCHSTE SEITE)

Bei der Betrachtung dieser vier Analysegebiete zeichnen sich folgende Unterschiede ab:

- Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg: Das „Traditionelle Milieu“ sowie das „Hedonistische Milieu“ zeigen überdurchschnittliche Werte, während die drei modernen Leitmilieus („Milieu der Performer“, „Liberal-intellektuelles Milieu“, „Expeditives Milieu“) unter dem Durchschnitt liegen.
- Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholstein: Hier zeigen sich kaum Abweichungen vom Landesdurchschnitt; lediglich das „Adaptiv-pragmatische Milieu“ liegt nennenswert über dem Durchschnitt.
- Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg: Bei diesem Gebiet weisen die sozial gehobenen Milieus („Konservativ-etabliertes Milieu“, „Liberal-intellektuelles Milieu“, „Milieu der Performer“) überdurchschnittliche Werte auf; die sozial schwächeren Lebenswelten („Traditionelles Milieu“, „Prekäres Milieu“, „Hedonistisches Milieu“) sind demgegenüber unterrepräsentiert.

QUELLE: ITP, 2012

Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster: Neben dem „Expeditiven Milieu“ liegen auch die drei sozial schwächeren Milieus über dem Durchschnitt. Unterdurchschnittlich vertreten sind das „Konservativ-etablierte Milieu“ sowie das „Liberal-intellektuelle Milieu“ sowie das „Adaptiv-pragmatische Milieu“ und „Sozialökologische Milieu“ – also insgesamt Gruppen mit höheren Einkommen und guter Bildung.

ABB 18
Milieustrukturen der Raumcluster in Schleswig-Holstein (Anteile in Prozent)

Milieu	Deutschland	Schleswig-Holstein	Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg	Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholstein	Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Hrzgt. Lauenburg	Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster
Konservativ-etabliert	10	9,8	9,6	9,6	10,6	9
Liberal-intellektuell	7,2	6,8	6	6,7	8,3	5,6
Performer	7,2	7,5	6,9	7,1	8,3	7,1
Expeditiv	6	6	5	5,8	6	6,6
Adaptiv-pragmatisch	9,1	10,5	10,3	11,7	10,4	9,3
Sozialökologisch	7,1	7,5	7,9	7,7	7,7	6,7
Bürgerliche Mitte	14,1	14,4	14,8	14	14,3	14,6
Traditionell	15,2	14,3	15	14,6	13,6	14,9
Prekär	8,9	8,6	8,3	8,4	7,9	9,3
Hedonistisch	15,8	14,6	16,3	14,5	12,7	17

■ überdurchschnittlich ■ unterdurchschnittlich

QUELLE: ITP, 2012

<p>Die Marktanteile der Milieus am Nahverkehr</p> <p>Die Nahverkehrsnutzung der Milieus zeigt ein klares Muster. Die höchsten Marktanteile finden sich im „Expeditiven Milieu“. In zweiter Linie weisen das „Adaptiv-pragmatische Milieu“ und das „Hedonistische Milieu“ überdurchschnittlich hohe Werte auf – über alle Ortsgrößenklassen hinweg.</p> <p>Auf der anderen Seite sind die Marktanteile in der Bürgerlichen Mitte sowie im „Traditionellen Milieu“ am geringsten. Auch das „Konservativ-etablierte Milieu“ und das „Prekäre Milieu“ liegen in ihren Werten unter dem Durchschnitt.</p> <p>Beim „Sozialökologischen Milieu“ lässt sich erkennen, dass mit zunehmend städtischem Kontext der Marktanteil deutlich zunimmt. Dieses ist eingeschränkt auch für das „Liberal-intellektuelle Milieu“ feststellbar, bei dem der Marktanteil – bezogen auf die größte Ortsgrößenklasse – wieder etwas abnimmt. Das „Milieu der Performer“ zeigt etwas höhere Marktanteile in den beiden kleinsten Ortsgrößenklassen, sinkt in der darauf folgenden Kategorie ab, um dann in der größten Kategorie anzusteigen.</p>	<p>Bei dem Übertrag dieser milieuspezifischen Marktanteile auf die vier Raumcluster in Schleswig-Holstein (mit ihrer individuellen Milieustruktur) ergeben sich die folgenden Anteile im Nahverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg: 5,6 Prozent • Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholstein: 5,3 Prozent • Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg: 6,0 Prozent • Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster: 10,3 Prozent <p>Für Schleswig-Holstein ergibt sich daraus ein Marktanteil des Nahverkehrs von 6,6 Prozent².</p>	<p>Marktanteilsprognose der Milieus im Nahverkehr 2025</p> <p>Aus der Veränderung der Milieustrukturen bis zum Jahr 2025 resultieren die in Abbildung 19 beschriebenen Veränderungen der Marktanteile des Nahverkehrs.</p> <p>Die höchste Zuwachsrate mit zehn Prozent ergibt sich in den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg. Hier wird das größte Wachstum an Milieus prognostiziert, die den Nahverkehr überdurchschnittlich nutzen („Expeditives Milieu“, „Adaptiv-pragmatisches Milieu“, „Sozialökologisches Milieu“) sowie die stärksten Schrumpfungsprozesse bei den Milieus mit einer geringen Nutzungsquote im Nahverkehr („Traditionelles Milieu“, „Prekäres Milieu“).</p>
<p>Demgegenüber zeigen die Städte Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster mit 4,7 Prozent die geringste Wachstumsdynamik. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass Milieus mit einer intensiven Nahverkehrsnutzung („Expeditives Milieu“, „Adaptiv-pragmatisches Milieu“) unterdurchschnittlich zunehmen, das „Traditionelle Milieu“ mit der geringsten Nutzung deutlich weniger abnimmt als in den anderen Gebieten. Darüber hinaus weist das „Prekäre Milieu“ (ebenfalls mit einer unterdurchschnittlichen Nutzung) im Gegensatz zu den anderen Gebieten eine hohe Zuwachsrate auf. Diese prognostizierten strukturellen Rahmenbedingungen führen hier zu einer geringeren positiven Dynamik für den Nahverkehr.</p>	<p>Die hier ermittelten Modal Split-Anteile unterscheiden sich zum Teil von den durch die Marktforschung erhobenen Werte, die zumindest für Schleswig-Holstein einen höheren Wert ausweisen. Dies liegt an den unterschiedlichen Ermittlungsmethoden. Bei den hier vorgestellten milieubezogenen Werten kommt es auf die Differenzierung und Entwicklung innerhalb der Milieus bzw. der Raumcluster an.</p>	

Die Wachstumsrate des Nahverkehrs in den Kreisen Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg liegt bei 5,2 Prozent und für die Kreise Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholstein bei 7,5 Prozent, was leicht über dem Landesdurchschnitt liegt.

Für Schleswig-Holstein insgesamt ergibt sich daraus ein Marktanteil für den Nahverkehr von 7,0 Prozent im Jahr 2025. Dieses ergibt somit eine Wachstumsrate von 6,1 Prozent, die sich allein aus der sich verändernden Milieustruktur der Bevölkerung ergibt.³ (ABB 19)

In allen Raumclustern ist ein Zuwachs der Milieugruppen zu erwarten, die aufgrund ihrer Wertvorstellungen eher den Nahverkehr nutzen als andere. Durch Angebotsverbesserungen können diese Teile der Bevölkerung zu einer verstärkten Nahverkehrenutzung animiert werden. Trotz Bevölkerungsrückgang ist daher ein weiterer Ausbaus des Nahverkehrs lohnenswert. Diese Ergebnisse sind in die Prognosen der beiden Szenarien „Offensive Nahverkehr“ und „Plus 50 Prozent“ mit eingeflossen.

ABB 19
Entwicklung der Marktanteile im Nahverkehr in den vier Analysegebieten in Schleswig-Holstein zwischen 2012 und 2025 (in Prozent)

	Schleswig-Holstein	Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg	Nordfriesland, Rendsburg- Eckernförde, Plön, Ostholstein	Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Hrzgt. Lauenburg	Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster
2012	6,6	5,6	5,3	6,0	10,3
2025	7,0	5,9	5,7	6,6	10,8
	6,1	5,4	7,5	10,0	4,9

QUELLE: ITP, 2012

³ Zu den Unterschieden der Modal Split-Werte gegenüber der landesweiten Marktforschung siehe auch Fußnote 2 (Seite 36)

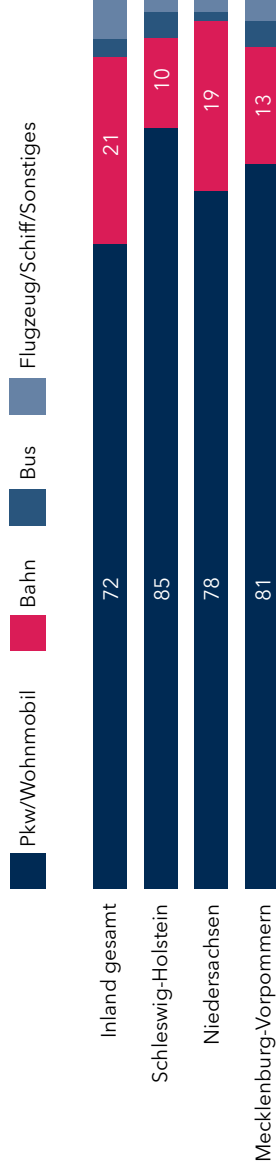
1.5 Tourismus

Der Tourismus ist in Schleswig-Holstein ein wichtiger Wirtschaftszweig und stellt für den Nahverkehr ein hohes Nutzerpotenzial dar.

Im Jahr 2012 hat das NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH im Auftrag der LVS, der Tourismusagentur Schleswig-Holstein (TASH) und des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein (TVSH) eine Studie über die touristischen Potenziale des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein erstellt. Um zukünftig die Erreichbarkeit von Tourismusorten, aber auch die Vernetzung touristischer Ziele zu verbessern, wurden Informationen über die Nutzung des Nahverkehrs durch Touristen, aber auch deren Interesse am Nahverkehr analysiert. Hierfür wurden vorhandene Untersuchungen ausgewertet und Workshops mit Touristen durchgeführt.⁴ Die Studie kommt zu folgendem Ergebnis:

Schleswig-Holsteins Touristen, seien es Tages-, Kurzurlaubs- oder Urlaubsreisende, sind schon allein durch die Menge für den Nahverkehr interessant:

ABB 20
Verkehrsmittel zur Anreise – Kurzurlaub (in Prozent)



► 0,3 Mio. Urlaubsreisen mit der Bahn nach Schleswig-Holstein

QUELLE: NIT, 2012

BASIS: RA ONLINES UND 11/2011 MIT 56,2 MIO. INLANDS-KURZURLAUBSREISEN (N = 2.107), 3,2 MIO. SH-KURZURLAUBSREISEN (N=118), 3,6 MIO. NI-KURZURLAUBSREISEN (N=136) UND 4,6 MIO. MV-KURZURLAUBSREISEN (N=173)

⁴ NIT, 2012: Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein

Tagesausflüge

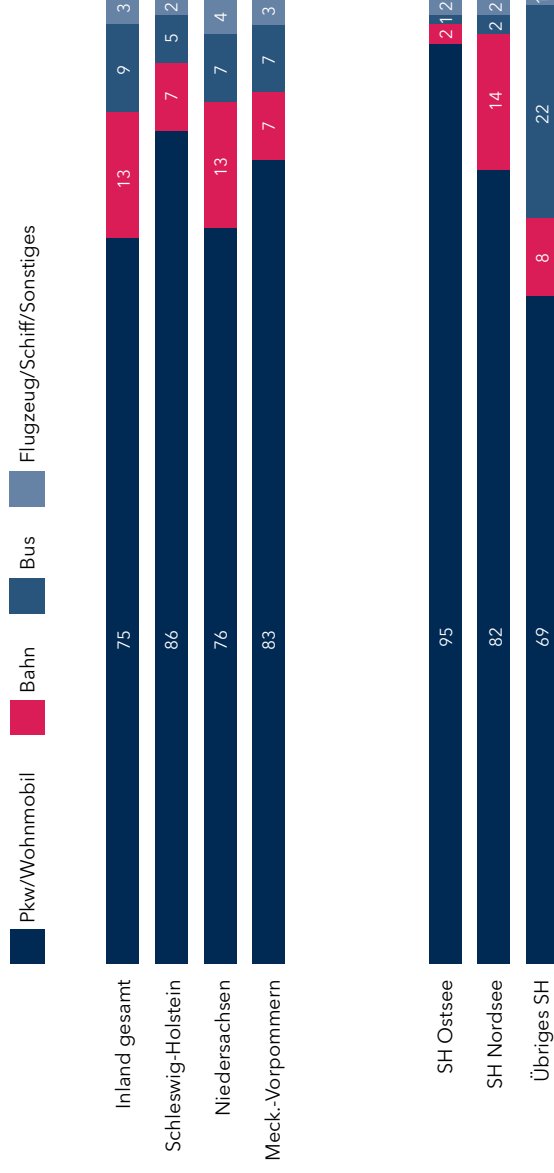
- Im Jahr 2006 war Schleswig-Holstein Quellgebiet für 112 Millionen und Zielgebiet für 115 Millionen Tagesausflüge.
- 58 Prozent der Tagesausflüger kommen aus Schleswig-Holstein, 18 Prozent aus Hamburg; damit stellen Hamburg die zweitwichtigste Quellgruppe dar.
- Im Durchschnitt wurden 2004 19 Euro je Tagesausflüger für die Nutzung kostenpflichtiger Verkehrsmittel ausgegeben.

Kurzurlaube (2 bis 4 Tage) und Urlaube (mehr als 4 Tage)

- Mehr als drei Millionen Kurzurlaubsreisen sowie 2,7 Millionen Urlaubsreisen wurden 2011 nach Schleswig-Holstein durchgeführt (davon 500.000 Anreisen per Bahn).
- Für Kurzurlaube erfolgt nur in zehn Prozent der Fälle die Anreise per Bahn. Dieser Anteil ist deutlich geringer als der gesamtdeutsche Anteil, der bei über 20 Prozent liegt. (ABB 20)
- Für Urlaubsreisen erfolgt die Anreise per Bahn nur in sieben Prozent der Fälle und ist im Verhältnis zum bundesdeutschen Schnitt oder zum Beispiel zu Niedersachsen sehr gering. In Schleswig-Holstein fallen allerdings starke regionale Unterschiede auf: Der Bahnanteil an der Nordseeküste ist im Vergleich zur Ostseeküste und zum Binnenland mit 14 Prozent relativ hoch. Dies ist vermutlich der unterschiedlichen Angebotsdichte und der speziellen Situation der Urlaubsregion Sylt geschuldet. (ABB 21)
- Werden die An- und Abreisetage bei den Urlauben abgezogen, bleiben unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer mehr als 28 Millionen Aufenthaltstage, an denen auch der Nahverkehr genutzt werden kann.

ABB 21

Verkehrsmittel zur Anreise - Urlaub (in Prozent)



► 0,2 Mio. Urlaubsreisen mit der Bahn

QUELLE: NIT, 2012

BASIS: RA 2012 FACE-TO-FACE MIT 21,7 MIO. INLANDS-URLAUBSREISEN (N=2.373)

BZW. 2,7 MIO. SCHLESWIG-HOLSTEIN-URLAUBSREISEN (N=300)

ABB 22

Ausflugsziele der Gäste in Schleswig-Holstein 2011

Dieses Fahrgastpotenzial, das den öffentlichen (Nah-)Verkehr als Anreisemittel und vor allem als Fortbewegungsmittel in der Ferienregion nutzt oder nutzen könnte, ist sicherlich bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und reichen von einem fehlenden bzw. unattraktiven Verkehrsangebot über mangelnde Informationen bis zu „eingefahrenen“ Verhaltensmustern bei den möglichen Nutzern.

Das Verkehrsverhalten der Touristen

Während ihres Urlaubs werden von etwa zwei Drittel der Gäste (Tages-)Ausflüge unternommen. Je nach Region in Schleswig-Holstein unterscheiden sich die favorisierten Ausflugsziele während des Urlaubs. So sind an der Nordsee Strände/Badestellen die bevorzugten Ziele, gefolgt von maritimen Attraktionen, Innenstädten und Shopping-Centern, Naturparks/Nationalparkzentren sowie Kirchen. Im Binnenland und in den Ostseeregionen sind die Innenstädte bzw. Shopping-Center gern angesteuerte Ziele, an der Ostsee zusätzlich die dortigen Promenaden oder Seebrücken. (ABB 22)

Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt nutzen mit 27 Prozent relativ wenige Gäste während ihres Urlaubs in Schleswig-Holstein den Nahverkehr.

Häufigkeit TOP 10 in Prozent	Nordsee (n = 235)	Ostsee (inkl. Großstädte) (n = 393)	Ostsee (ohne Großstädte) (n = 355)	Binnenland (n = 174)
Innenstädte/Shopping-Center	35	55	55	57
Strand/Badestellen	50	44	46	32
Promenaden/Seebrücken	30	53	54	29
Maritime Attraktionen	36	33	33	29
(Ausflugs-)Schiffahrt	32	27	27	30
Landschaftliche Attraktionen	34	22	23	33
Kirchen	30	20	19	37
Wochenmärkte/Hofläden	26	27	27	20
Naturpark/Nationalparkzentren	33	12	13	28
Museen	19	11	10	17

QUELLE: NIT, 2012

BASIS: GBSH 2011; SH-GÄSTE, DIE AUSFLÜGE UNTERNOMMEN HABEN
(GESAMT N=801, NORDSEE N=235, OSTSEE (INKL. GROSSSTÄDTE),
N=393, OSTSEE (OHNE GROSSSTÄDTE) N=355, BINNENLAND N=174);
LISTE MIT 20 ZIELEN, MEHRFACHNENNUNGEN MÖGLICH

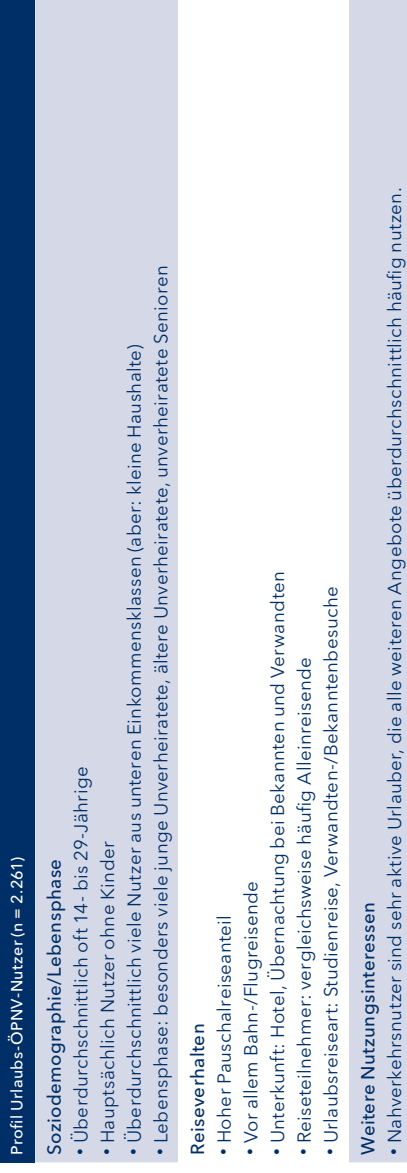
Schwachstellen im touristischen Nahverkehr

Das Potenzial an Nahverkehrsnutzern ist durch die große Menge an Gästen in Schleswig-Holstein prinzipiell gegeben. Weshalb der Nahverkehr im Urlaub oder auch zur Anreise nur bedingt in Frage kommt, hat verschiedene Ursachen:

- Das Nahverkehrsangebot vor Ort bzw. in der Region ist nach Auffassung der Befragten unattraktiv. Zu den Kritikpunkten zählen hierbei neben dem Bedienungs- auch das Tarifangebot. Außerdem sollte das Angebot so gestaltet sein, dass die Nutzungshürden so niedrig wie möglich sind. Gerade für Touristen, die sich nur eine begrenzte Zeit in der jeweiligen Region aufhalten, muss das Angebot selbsterklärend und für die typischen Belange gut geeignet sein.
- Das Nahverkehrsangebot wird nur unzureichend beworben. Für die Bereitstellung der notwendigen Informationen sind neben den Verkehrsunternehmen und Kommunen oder Regionen auch die Touristeninformationen und Gastgeber (Hotels, Pensionen, Vermieter etc.) von entscheidender Bedeutung.
- Der Nahverkehr spielt bei vielen Gästen grundsätzlich (noch) keine Rolle, weder im Heimatort noch in der Urlaubsregion. Hier liegt die Schwierigkeit in den Verhaltensmustern der Menschen, die sich über Jahre gefestigt haben und nur in einem langfristigen Prozess geändert werden können. Dies betrifft allerdings nicht nur die Touristen, sondern die gesamte Bevölkerung.

ABB 23

Profil der Touristen, die den Nahverkehr nutzen



QUELLE: NIT, 2012

BASIS: REISEANALYSE 2004; URLAUBSREISENDE 14 JAHRE+ , DIE VOR ORT DEN NAHVERKEHR GENUTZT HABEN (N = 2.261)

ABB 24

Beispiel für zielgruppenspezifische Angebote

- **Touristische Potenziale des Nahverkehrs besser nutzen**
Aus den Ergebnissen ergeben sich die zentralen Fragestellungen, mit denen sich die Akteure in Schleswig-Holstein auseinandersetzen müssen, um die Mobilität der Touristen im Land zu verbessern:
- **Wie können mehr Bewohner der Metropolregion Hamburg für Ausflüge mit Bus und Bahn nach bzw. in Schleswig-Holstein gewonnen werden?**
- **Wie können weitere Gäste für die Bahnreise nach Schleswig-Holstein begeistert werden?**
- **Wie kann bei nahverkehrsauffinen Urlaubern das Interesse am Reiseziel Schleswig-Holstein geweckt werden?**
- **Wie kann die Nordseeküste stärker als Ziel für nahverkehrsauffine Urlauber vermarktet werden?**
- **Wie kann die Anreise mit dem Nahverkehr ins Binnenland und an die Ostsee erleichtert bzw. besser vermarktet werden?**
- **Wie können die Themen „Fahrradparken am Bahnhof“ und „Fahrradmitnahme“ (nicht nur) für Touristen ausgebaut werden? Die bei der TASH angesiedelte Radkoordinierungsstelle wird seit 2012 auch vom Nahverkehr mitfinanziert und soll hier Verbesserungsvorschläge entwickeln.**

Zielgruppenspezifische Angebote (Prüfbedarf)		
Neue Familien	Anspruchsvolle Genießer	Best Ager
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Familien- bzw. Gruppentickets, das mehrere Tage gültig und unabhängig vom Alter der mitreisenden Kinder nutzbar ist. • Kombitickets (Eintritt und Nahverkehrsnutzung, evtl. mit kleinen Extras) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kombitickets (Eintritt und Nahverkehrsnutzung, evtl. mit kleinen Extras) • Organisierte Rundtouren 	<ul style="list-style-type: none"> • Persönliche Ansprechpartner • Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> - übersichtliche, gut lesbare Busfahrpläne - Koffer-Service • Sitzplätze an den Haltestellen • Kombitickets (Eintritt und Nahverkehrsnutzung, evtl. mit kleinen Extras)
Regionale Besonderheiten		
SH Nordsee (Husum)	SH Binnenland (Ratzeburg)	SH Ostsee (Scharbeutz)
<ul style="list-style-type: none"> • Rundtouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Schiff und Fahrrad) • Bahn vor allem für Ausflüge nach Sylt, St. Peter-Ording, Kiel und Hamburg bewerben • Fahrradmitnahme erleichtern 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgelegene Bahnhöfe dürfen nicht zum Hindernis werden, d.h. Mobilitätsinfos müssen auch in der Innenstadt, touristische Infos auch am Bahnhof zugänglich sein • Bahn vor allem für Ausflüge nach Lübeck und Hamburg bewerben 	<ul style="list-style-type: none"> • Anerkennung der Ostsee-Card in den Bussen besser kommunizieren • Touristen besser über die Möglichkeiten des innerörtlichen Busverkehrs informieren (z. B. zu Fuß hin, zurück mit dem Bus) • Bahn vor allem für Ausflüge nach Lübeck, aber z. B. auch nach Neustadt bewerben

QUELLE: NIT, 2012

Für Maßnahmen, die den Nahverkehr für Touristen verbessern sollen, bieten sich folgende Leitlinien an:

Leitlinie 1 Über die Information zum Nahverkehr müssen Touristen ungefragt „stolpern“, und zwar so, dass sie sich darüber freuen und die Information nicht als lästig empfinden. Zur Verbesserung der Kommunikation mit den touristischen Leistungsanbietern kann der Einsatz eines Mobilitätsberaters sinnvoll sein, der über den Nahverkehr informiert.

Leitlinie 2 Das Nahverkehrsangebot in der Region muss so gut sein, dass das Auto gerne zu Hause oder zumindest an der Unterkunft gelassen wird.

Leitlinie 3 Der Nahverkehr muss so einfach und flexibel sein, dass er genutzt werden kann, ohne darüber nachzudenken.

Entscheidend für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Nahverkehr für Touristen ist ein gemeinsames Handeln der Akteure. Und so breitet die Maßnahmen gefächert sind, so groß ist auch die Zahl der Beteiligten, die von Verkehrsunternehmen über Aufgabenträger bis zu Gastgebern reicht. Die Landesregierung entwickelt gegenwärtig eine neue „Tourismusstrategie 2020“. Bei der Erstellung ist das Thema Nahverkehr zu berücksichtigen. (ABB 24)

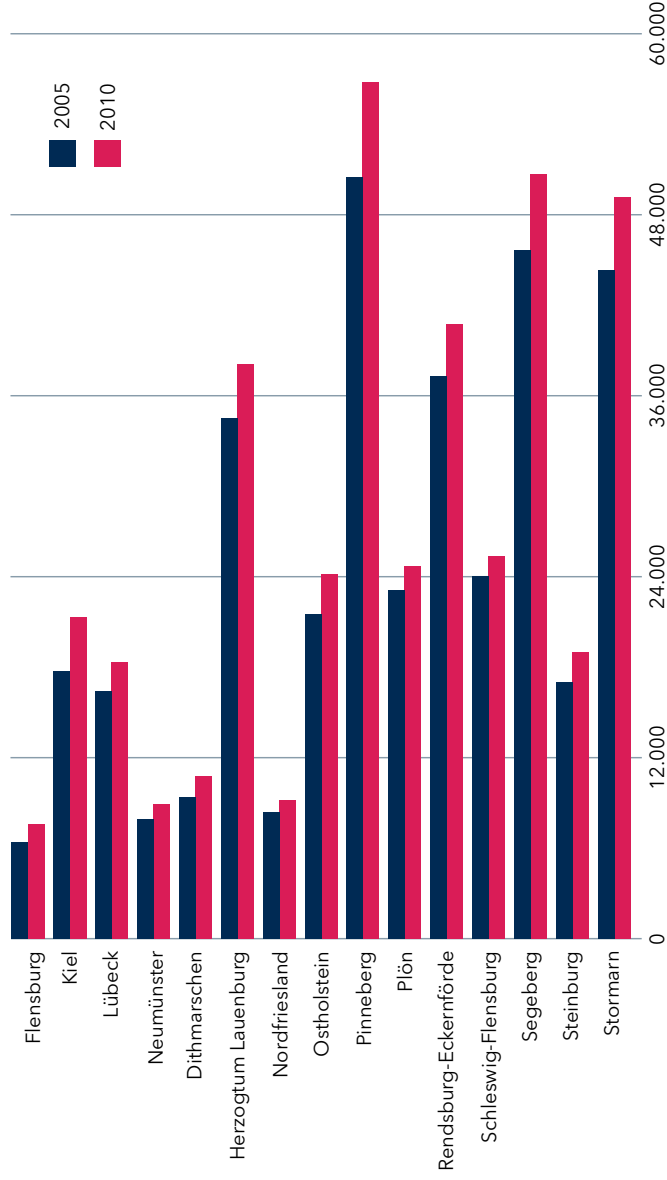
1.6 Wirtschaft

Der Nahverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der systemintern unter anderem in der (Fahrzeug- und Bau-)Industrie sowie durch die Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen Arbeitsplätze bietet. Systemübergreifend ist der Nahverkehr Mobilitätsalternative und Standortfaktor.

Von Arbeitnehmern wird Mobilität erwartet, um ihre Arbeitsstätten zu erreichen. Umgekehrt ist eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Nahverkehr ein deutlicher Standortvorteil für Unternehmen. Für viele Pendler ist der Nahverkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Der Nahverkehr muss daher je nach Strecke und Tageszeit vor allem die Bedürfnisse der Pendler befriedigen. Wichtig für Pendler sind ein gutes, regelmäßiges Angebot, Pünktlichkeit und aktuelle Informationen, besonders im Störfall. Interessant sind darüber hinaus besondere Tarifangebote und, für längere Arbeitswege, Verkehrsmittel, in denen Arbeitsmöglichkeiten bestehen.

ABB 25

Entwicklung der Auspendlerzahlen



QUELLE: ITP, 2012

Die Entwicklung der Pendlerstrukturen und -beziehungen ist für die Planung des Nahverkehrsangebotes wichtig. Trotz des zu erwartenden Rückgangs der Zahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter (ca. 20 bis 65 Jahre), der bis zum Jahr 2025 über fünf Prozent betragen wird, werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Pendlerverkehr zunehmen. Größere Flexibilität der Arbeitnehmer und eine damit verbundene höhere Bereitschaft zur Überwindung größerer Reiseweiten belegen diese Entwicklung.

Die Entwicklung vergangener Jahre ist dafür typisch. Noch nie waren so viele Menschen in Deutschland in Arbeit. Gleichzeitig waren noch nie so viele Menschen in Teilzeitarbeitsverhältnissen beschäftigt. Die Gemeindegrenzen überschreitenden Pendlerverflechtungen und die Fahrtweiten sind gestiegen. **(ABB 25)**

Auf regionaler Ebene bedeutet dies für den öffentlichen Verkehr nicht unmittelbar eine höhere Nachfrage. Die für die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bislang günstige Ausrichtung der Nachfrage auf die Stadtzentren wird zunehmend durch uneinheitliche und zum Teil gegenläufige Pendlerströme ersetzt. Pendlerbewegungen vom Stadtzentrum in die Umlandgemeinden oder zwischen den Umlandgemeinden werden häufiger mit dem eigenen Pkw durchgeführt.

Ein Blick auf die Pendlerverflechtungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg zeigt, dass 2011 knapp 160.000 Berufstätige täglich in die Hansestadt pendelten. Dies ist eine Steigerung von zehn Prozent in den letzten zehn Jahren. Über 50.000 Hamburger fahren zu ihrem Arbeitsplatz nach Schleswig-Holstein (15 Prozent mehr als 2001).⁵

Der Nahverkehr auf überregionaler Ebene zwischen den größeren Städten und Gemeinden in Schleswig-Holstein und Hamburg wird von dem weiter steigenden Pendleraufkommen profitieren. Die hohe Reisegeschwindigkeit und der Komfort des Bahnverkehrs sowie die begrenzte Parkraumverfügbarkeit für den Individualverkehr in den Zentren der großen Städte bieten eine günstige Ausgangssituation, um große Teile dieses Mehrverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel lenken zu können.

⁵ Quelle: <http://www.hvv-futuretour.de/in/fopool/berufspendler>

(Stand 30. April 2012)

1.7 Klimaschutz durch Nahverkehr

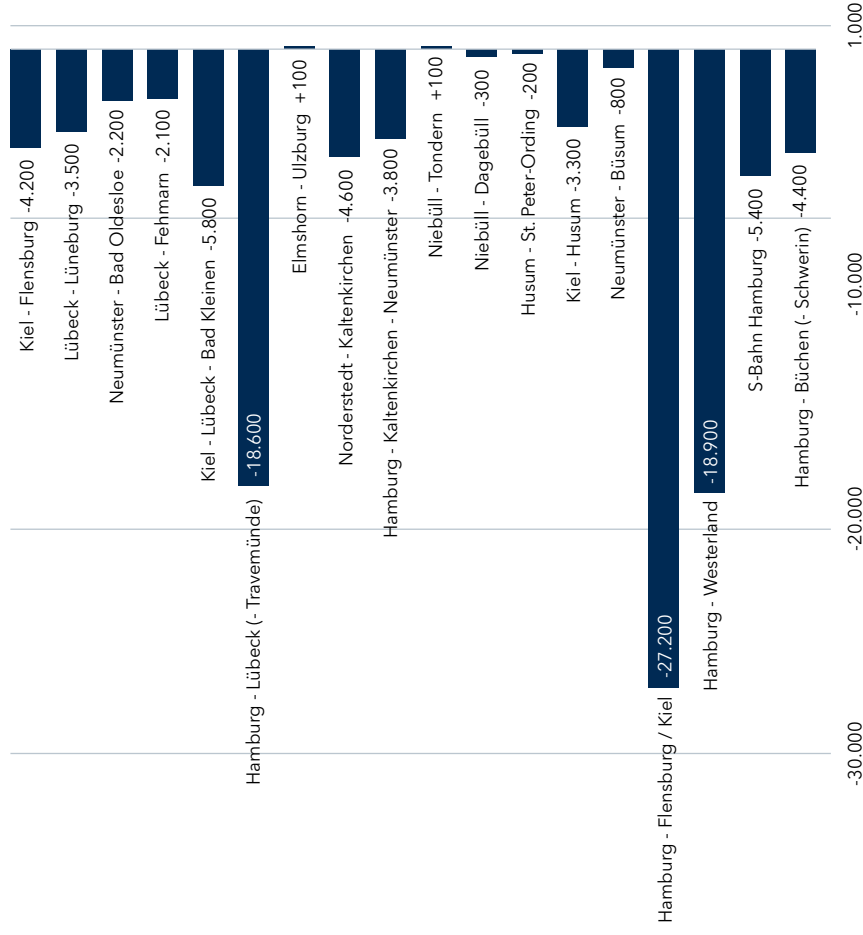
Der Nahverkehr leistet einen großen Beitrag zum Klimaschutz und wird dies auch zukünftig tun, trotz Bevölkerungsrückgangs, deutlich sinkender Schülerzahlen, einer zunehmenden Pkw-Motorisierung sowie deutlich effizienterer Pkw. Durch Bus- und Bahnverkehr werden in Schleswig-Holstein jährlich Emissionen von etwa 254.000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) vermieden, davon allein über 105.000 Tonnen durch den Bahnverkehr. Dies entspricht den CO₂-Emissionen für Heizen und Strom einer Stadt mit rund 40.000 Einwohnern. Den höchsten Anteil (etwa zwei Drittel) an den CO₂-Einsparungen im Bahnverkehr haben die Strecken mit dem größten Verkehrsaufkommen, also Hamburg – Kiel/Flensburg, Hamburg – Lübeck und Hamburg Westerland. (ABB 26)

Obwohl die Energieeffizienz beim Auto zukünftig stärker steigen wird als bei Bahn oder Bus, kann der Nahverkehr den CO₂-Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr halten. Voraussetzung hierfür sind allerdings Angebotsausweitungen, der größere Einsatz von Triebwagen statt lokbespannter Züge, die Nutzung von Ökostrom und vor allem eine bessere Auslastung der Züge und Busse (insbesondere in weniger stark nachgefragten Zeiten).

Weiteres Potenzial zur Senkung der Energiekosten sowie der CO₂-Emissionen liegt im weiteren Ausbau des elektrischen Zugbetriebes auf nachfragestarken Strecken.

ABB 26

CO₂-Einsparungen des Bahnverkehrs gegenüber dem Auto (in Tonnen, für Schleswig-Holstein)



QUELLE: ÖKO-INSTITUT, 2009

„Die Beteiligung von Nutzergruppen über das gesetzlich geforderte Maß hinaus halte ich in vielen Fällen für extrem wichtig.“

PAUL HEMKENTOKRAX
Geschäftsführer der
Aktiv Bus Flensburg GmbH



Weiterentwicklung des Nahverkehrs





OTTO-UWE SCHMIEDT hat als Bürgermeister von Fehmarn mit Nahverkehr in einer Flächenregion zu tun. Im Juli 2010 bekam die Insel einen neuen Bahnhof in Burg. Dort halten seitdem die Züge von und nach Fehmarn im Zwei-Stunden-Takt.

WIEBKE PRECKWINKEL ist Verkehrsplanerin bei der LVS. Sie gilt als Expertin für alles, was in diesem Zusammenhang mit Stationen, Echtzeitinformation, Barrierefreiheit und Abstimmung von Bahn- und Busverkehren zu berücksichtigen ist.

JENS PAUSTIAN ist Bürgermeister der Stadt Plön und sitzt im Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe Kreis Plön, bei denen die Kommune Mitglied ist. Im Juli 2006 erwarb die Stadt das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und baute den Bahnhof zur Touristinformation „Großer Plöner See“ um.

Visitenkarte, Standortfaktor, Tor in die Region

Ein Gespräch über die Bedeutung des Bahnhofs für eine Kommune

PAUSTIAN Ein Bahnhof ist immer eine wichtige Eintrittspforte in eine Stadt. Sein Zustand ist für den ersten Eindruck ganz entscheidend. Das gilt für Touristen, die in unsere Region reisen genauso wie für die Menschen, die hier leben. Das hat etwas mit Lebensqualität zu tun, wenn es so schön ist wie bei uns.

SCHMIEDT Das stimmt. Bei uns in Burg hatten wir zwar eine andere Ausgangssituation. Es ging nicht um ein historisches Gebäude, unseren alten Bahnhof gab es damals gar nicht mehr. So funktional er nun auch gestaltet ist, schön ist unser neuer Bahnhof auch. Es ist ja eher ein Haltepunkt. Die Bürger haben sich sehr schnell darauf eingerichtet. Die meisten kennen die Taktung der Züge und kommen einfach ein paar Minuten vor Ankunft oder Abfahrt. Burgs Innenstadt ist nur 400 Meter entfernt. Cafés und Geschäfte sind also schnell zu erreichen, wenn man Wartezeit überbrücken muss. Über die zentrumsnahe Lage haben wir lange diskutiert. Es hat sich schnell gezeigt, dass diese Entscheidung richtig war.

PRECKWINKEL Es gibt eben kein Patentrezept für Bahnhöfe, es kommt immer auf die besonderen Ausgangsbedingungen vor Ort an.

PAUSTIAN Man braucht Zeit und ein Konzept. Für uns war der Kauf des Bahnhofgebäudes ein echter Glücksfall. Wir konnten selbst entscheiden, wie wir das Gebäude nutzen wollen. Verbunden mit der Touristinformation und dem Fahrkartenverkauf erreichen wir sehr hohe Besucherzahlen. In den Sommermonaten lassen sich bis zu 10.000 Gäste hier beraten. Und die werden wiederum aufmerksam auf die optimalen Verbindungen nach Kiel und Lübeck. De facto hat unser Nahverkehr sogar S-Bahn-Charakter, denn unsere Stadtbusse sind auf den Takt der Züge abgestimmt. Was ich mir für die Zukunft wünsche, ist eine bessere Abstimmung der kreisübergreifenden Buslinien. Das ist schwierig: Im ÖPNV sind Kreisgrenzen ja Staatsgrenzen!

PRECKWINKEL Das ist auf jeden Fall ein Thema für den neuen Verbund.

SCHMIEDT Auf Fehmarn sind wir stärker auf das Gleis fixiert. Ich denke, das gilt für ganz Ostholstein. Die Verknüpfung mit dem Busverkehr spielt daher eine eher untergeordnete Rolle. Wer in den Orten mit Bahnhöfen an der Bädertrasse wohnt, kann meist zu Fuß nach Hause gehen. Und wer etwas außerhalb wohnt, fährt mit dem Auto. Das ist einfach so in der ländlichen Flächenregion. Ein Bus mit gerade mal zwei Fahrgästen ist nicht wirklich rentabel. Ich halte es für wichtiger, die Taktung der Züge zu erhöhen. Noch fehlt uns zum Beispiel ein früherer Zug auf die Insel. Darüber verhandle ich gerade. Wir könnten mehr Berufspendler haben, da bin ich sicher.

PRECKWINKEL Erreichbarkeit als Standortfaktor ...

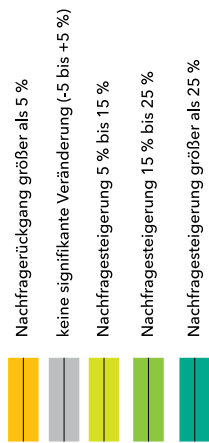
PAUSTIAN ... wird immer wichtiger, auch als Entscheidungskriterium für die Wahl des Wohnorts. Wir haben hier sehr viele Berufspendler und Schüler. Es gibt auch immer mehr Menschen, die ihr Auto abgeschafft haben oder sich gar nicht erst eines anschaffen.

SCHMIED Das beobachte ich auch. Ich gebe zu, dass ich überrascht bin, wie oft gerade ältere Menschen zu viert oder zu fünft mit der Kleingruppenkarte nach Lübeck fahren. Da gehen sie dann ins Theater oder in die Oper. Oder Tagestouristen aus Hamburg, die ihr Rad mitnehmen, um die Insel zu umrunden. Das spricht dafür, solche Angebote wie das Fehmarnbelt-Ticket bekannter zu machen.

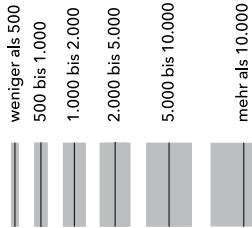
PAUSTIAN Für Reisende, die mit dem Rad kommen, haben wir jetzt hier am Bahnhof drei Fahrradboxen angeschafft. Darin lässt sich auch Gepäck aufbewahren, wenn man nicht mit der gesamten Ausrüstung unterwegs sein will. Für Berufspendler bieten wir schon länger Fahrradständer an, die eine verschließbare Tür haben. Mal sehen, vielleicht gibt es eines Tages auch eine Ladestation für E-Bikes.

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV Szenario „Offensive Nahverkehr“ an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Freitag)

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV
Szenario „Offensive Nahverkehr“
an einem durchschnittlichen Tag
(Montag-Freitag)

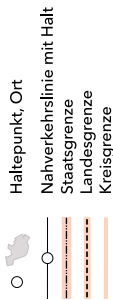


Durchschnittliche Besetzung pro Tag
(Summe aus Richtung und Gegenrichtung)

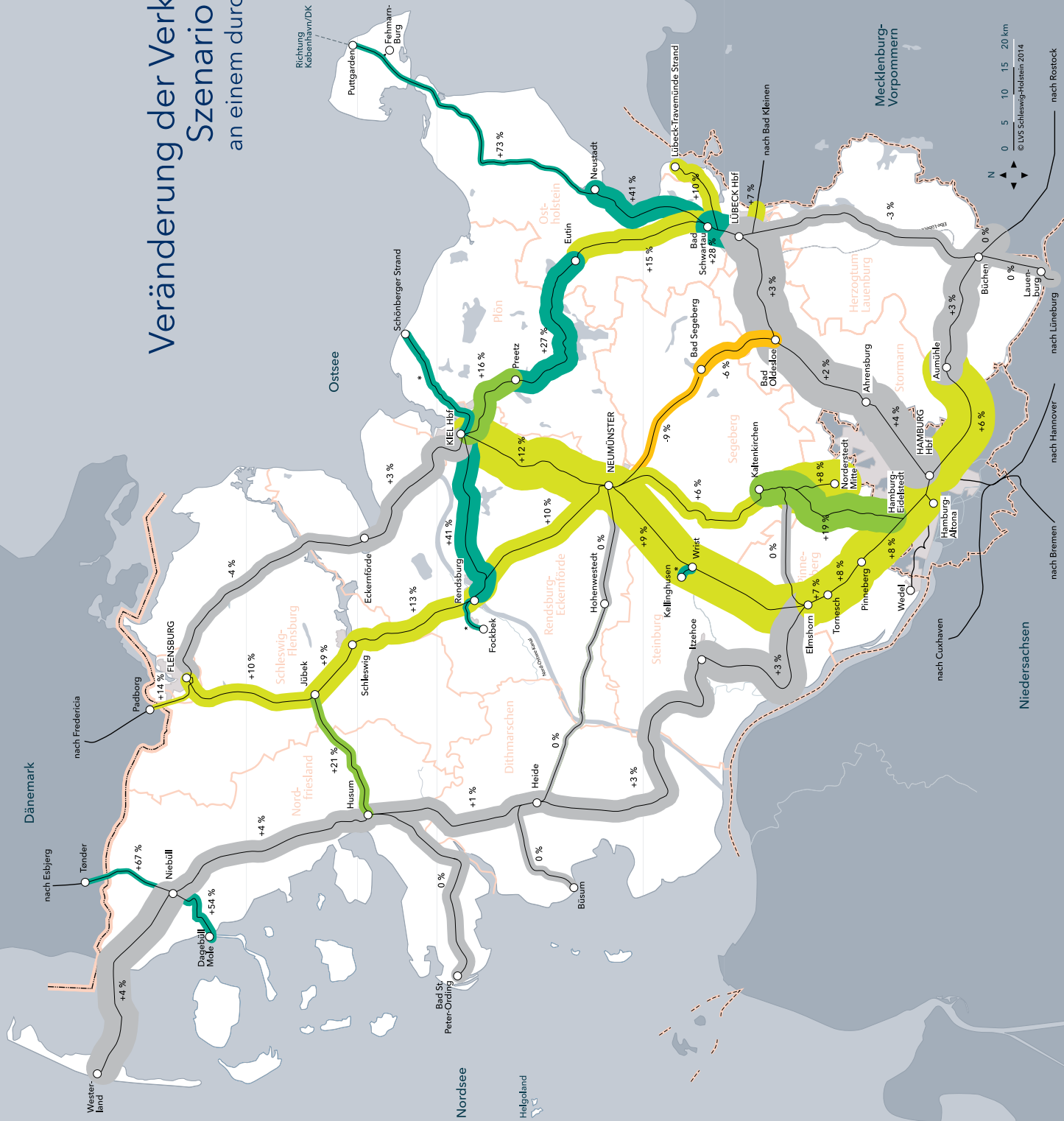


ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg - Pinneberg/Wedel/Aumühle
* Streckenreaktivierung

Quelle: ITP 2012
Bezugsjahr 2010



Herstellung und Vertrieb: LVS Schließung-Holstein GmbH, Reiffenstr. 1, 24103 Kiel
Tel. 01805-710707 (14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)
www.nah.sh



2.1 Ziele des vierten LNVP

2.1.1 Schwerpunkte bisher - Schwerpunkte morgen

Das Leitthema des ersten LNVP 1998-2002 war die weitere Förderung und Entwicklung des Bahnverkehrs im Gesamtsystem des Nahverkehrs. Er beschrieb konkret Umfang, Qualität, Kosten und Finanzierung für seine Laufzeit, hat aber auch schon langfristige Entwicklungsperspektiven bis 2010 aufgezeigt.

Im zweiten LNVP stand das „Gesamtsystem Nahverkehr“ im Vordergrund. In seiner Zeit von 2003 bis 2007 wurden wichtige Wegmarken für die Entwicklung des Nahverkehrs gesetzt, so zum Beispiel der integrale Taktfahrplan (ITF) und der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif). Der Bahnverkehr bzw. das System Nahverkehr wurden in dieser Periode deutlich ausgebaut (Streckenreaktivierung, Stationsprogramm, Aus-schreibungen, Qualitätsmanagementsystem, Imagekampagne).

Der dritte LNVP 2008-2012 stand vor der schwierigen Aufgabe, das bisher erreichte hohe Niveau im Nahverkehr trotz der schwierigen finanziellen Lage weiter zu entwickeln. Das bedeutete in diesem Zusammenhang vor allem, durch verbesserte Angebote mehr Menschen für den Nahverkehr zu gewinnen und den Marktanteil zu steigern. In einer Perspektivschau wurden zusätzlich Prognosen vorgestellt, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr mit Blick auf den demografischen Wandel bis zum Jahr 2025 entwickeln kann.

Der vierte LNVP ist ein Nahverkehrsplan für die „vernetzte Mobilität“. Zentrale übergreifende Themen sind dabei die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0), Echtzeitinformation und Anschlussicherung, der Ausbau der Marke „nah.sh“ sowie der Verkehrsverbund Schleswig-Holstein. Stärker als in den bisherigen Plänen stehen die Mobilitätsbedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste im Vordergrund.

In diesem LNVP werden außerdem zwei Szenarien vorgestellt, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann. In Teil 1 steht die „Offensive Nahverkehr“ im Vordergrund. In Teil 2 wird mit dem Szenario „Plus 50 Prozent“ untersucht, welche Maßnahmen notwendig sind, um den Marktanteil des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen (um 50 Prozent).

2.1.2 Offensive Nahverkehr

Grundlagen und Annahmen

In das Szenario „Offensive Nahverkehr“ fließen die in den Kapiteln 2.2.3 und 2.3.3 dargestellten Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr ein. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die landesweit das Angebot ausweiten und während der Laufzeit des LNVP umgesetzt werden können (planerisch gesicherte Maßnahmen) bzw. über deren Umsetzung während der Laufzeit des LNVP entschieden werden sollte (Prüfstatus).

Für die Prognose, wie sich die Fahrgastnachfrage bei Umsetzung dieser Maßnahmen entwickeln könnte, werden zusätzliche Annahmen, wie zum Beispiel die Entwicklung der Bevölkerung und der Milieustrukturen, berücksichtigt (vgl. Kapitel 1.4).

Ergebnisse

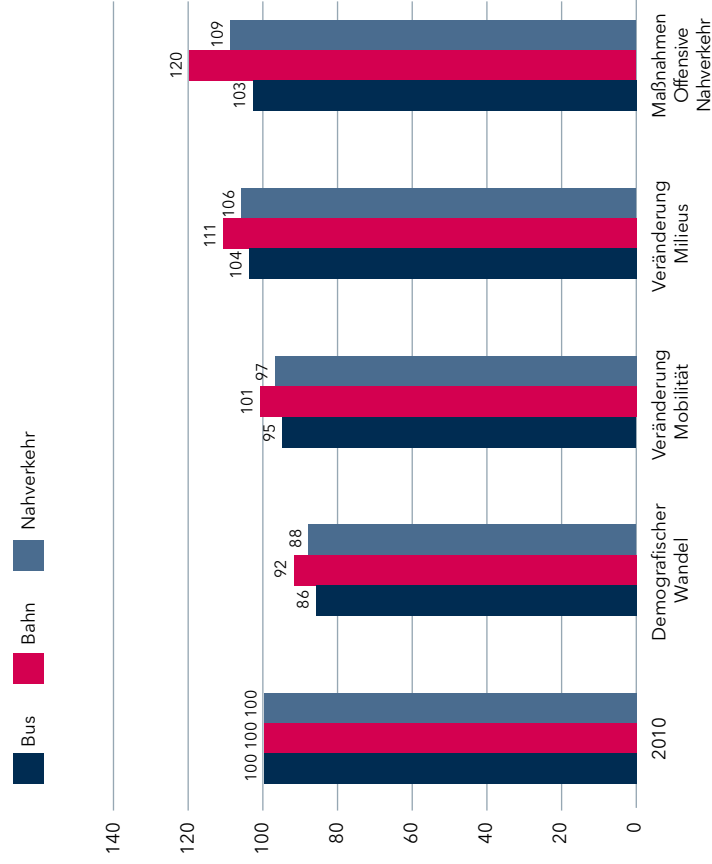
Die Ausbau- und Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr können die Nachfrage um ca. acht Prozent steigern. Der Busverliert aufgrund von Verlagerungseffekten zur Bahn etwas an Nachfrage. Angebotsverbesserungen, die den Bus betreffen, wurden in dieser Variante nicht unterstellt, da hierzu keine ausreichenden Informationen zur Verfügung standen und die Planungshoheit bei den Kreisen und kreisfreien Städten liegt. Es ist davon auszugehen, dass Angebotsverbesserungen im Busverkehr Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage haben. Die streckenbezogenen Nachfrageveränderungen durch die Ausbau- und Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr sind in Abbildung 27 dargestellt. Die für wenige Strecken prognostizierten (leichten) Rückgänge der Fahrgastzahlen resultieren in erster Linie aus Verlagerungen von Fahrgästen auf andere Strecken, die durch ein besseres Angebot bzw. verbesserte Anschlussbeziehungen attraktiver geworden sind. (ABB 27)

Das Verkehrsaufkommen im Bahnverkehr steigt in diesem Szenario im Jahr 2030 gegenüber 2010 um 20 Prozent. Beim Busverkehr liegt die Steigerungsrate bei drei Prozent. Insgesamt steigt das Verkehrsaufkommen im Nahverkehr um neun Prozent. Bezogen auf die Verkehrsleistung liegt die Steigerungsrate beim Bahnverkehr bei 32 Prozent und beim Busverkehr bei acht Prozent. Die Verkehrsleistung im Nahverkehr insgesamt steigt um 24 Prozent. (ABB 28)

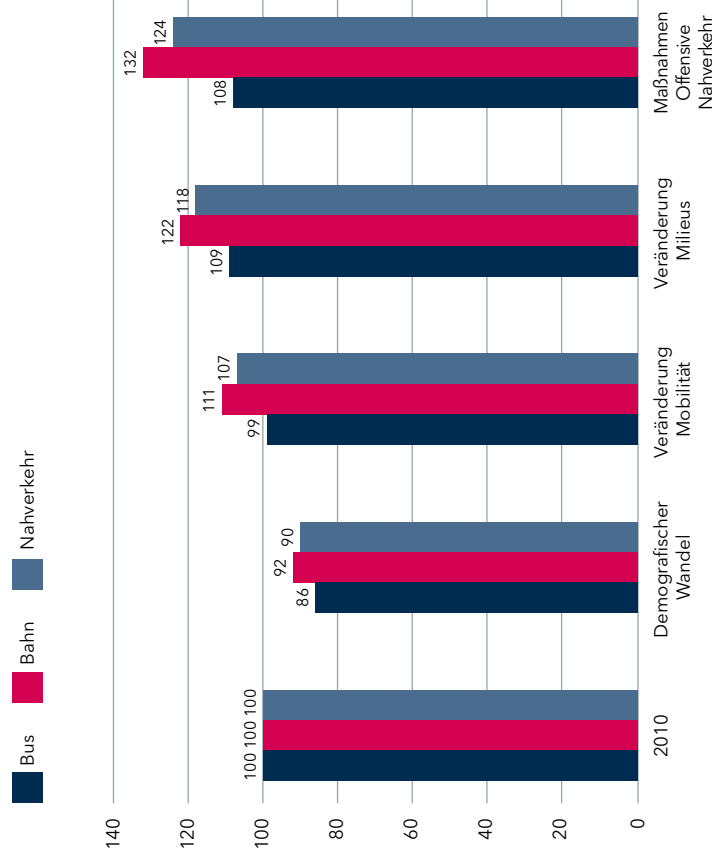
ABB 28

Prognose der Nachfrageentwicklung im Nahverkehr bis 2030 (in Prozent)

Verkehrsaufkommen (Bezug: Anzahl Fahrten)



Verkehrsleistung (Bezug: Pkm)



QUELLE: ITP, 2012

2.2 Das Angebot 2012

Der Marktanteil der Bahn steigt von ca. 2,2 Prozent in der Analyse 2010 um knapp 20 Prozent auf ca. 2,6 Prozent. Der Marktanteil des Busses steigt geringfügig von 4,4 auf 4,5 Prozent an, das ist eine Steigerungsrate von 2,3 Prozent. Der Marktanteil des Nahverkehrs steigt von 6,6 Prozent auf 7,1 Prozent, das ist eine relative Steigerung von ca. 8,0 Prozent. Bei der Verkehrsleistung ist ein ähnliches Bild zu beobachten: Die Bahn steigert ihren Marktanteil von 5,0 Prozent auf 6,0 Prozent (20 Prozent), der Bus verliert geringfügig Marktanteile von 2,8 Prozent auf 2,7 Prozent und der Nahverkehr insgesamt steigt von 7,8 Prozent auf 8,7 Prozent, das ist eine relative Steigerung von ca. 11 Prozent.⁶ (ABB 29)

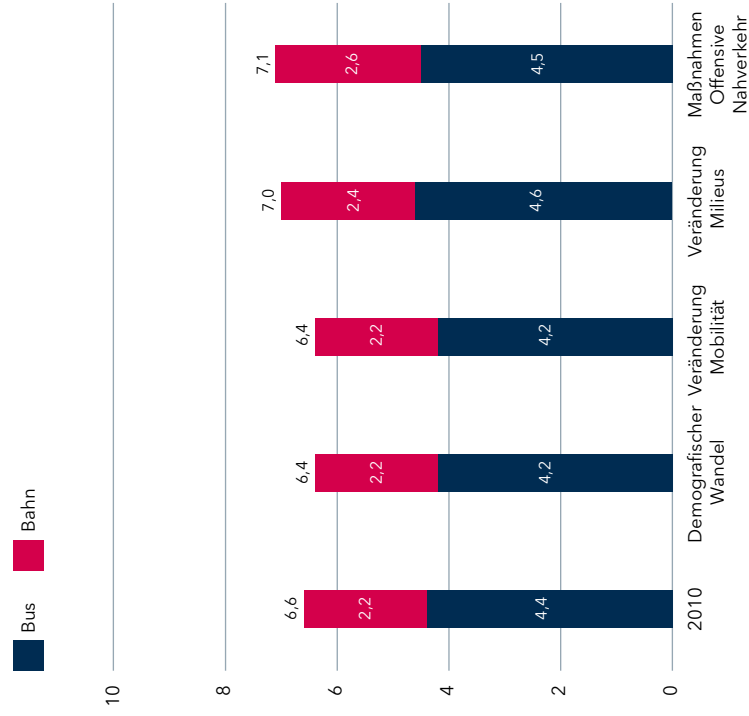
Trotz des in den nächsten Jahren zu erwartenden Einwohnerrückgangs und des demografischen Wandels sind die Chancen, mit einem guten Angebot mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen, sehr gut.

Von Bahn und Bus ergänzen sich zu einem Nahverkehrssystem. Von der jeweiligen Qualität der beiden Systemelemente und von deren Verknüpfung hängt der Erfolg des Systems insgesamt ab. Bei der Verkehrsplanung sind die individuellen Vorteile beider Verkehrsmittel zu berücksichtigen und zur Grundlage verkehrplanerischer Entscheidungen zu machen. Bei der Konzeption von Neuverkehren ist zu bewerten, welches der beiden Verkehrsmittel die Mobilitätsbedürfnisse besser befriedigen und welches insgesamt wirtschaftlicher eingesetzt werden kann.

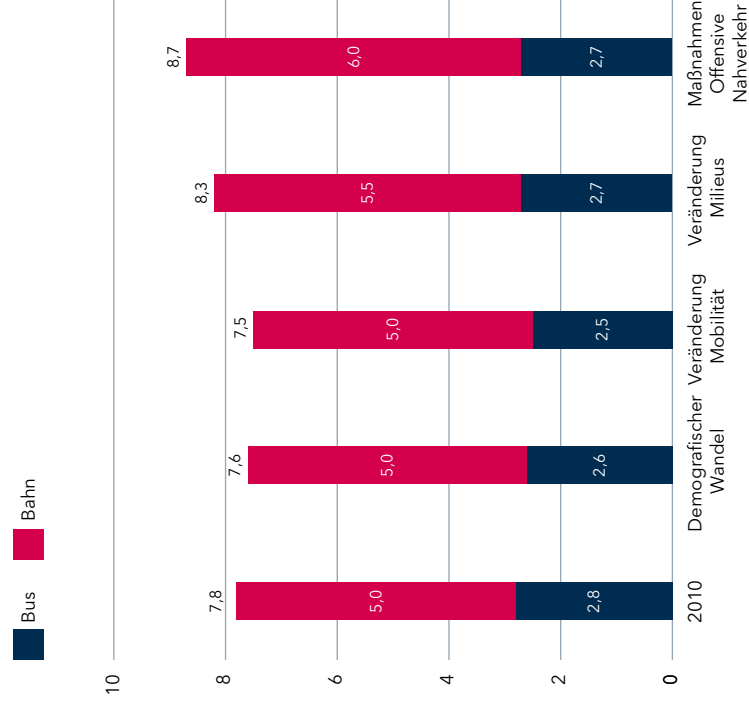
⁶ Zu den von der Marktforschung abweichenden Werten vergleiche Fußnote 2 (Seite 36).

ABB 29 Prognose der Entwicklung des Marktanteils Nahverkehr bis 2030 (in Prozent)

Verkehrsaufkommen (Bezug: Anzahl Fahrten)



Verkehrsleistung (Bezug: Pkm)



QUELLE: ITP, 2012

2.2.1 Bahn

Der integrale Taktfahrplan (ITF) mit seinen Taktknoten bildet das Grundgerüst, an dem sich die Weiterentwicklung des Angebots orientiert. Die Anschlüsse in den Knoten definieren dabei die Fahrzeit zwischen den Knoten („So schnell wie nötig, statt so schnell wie möglich.“). Bahn und Bus ergänzen sich und bilden ein gemeinsames System. Die Fahrpläne sind aufeinander abzustimmen. Der Bus leistet eine wichtige Ergänzungs- und Zubringerfunktion zum Bahnverkehr und ist in den größeren Städten der wesentliche Verkehrsträger.

Dem Prinzip des ITF folgend, besteht das Liniennetz aus mehreren sogenannten Vollknoten und Richtungsknoten. In Vollknoten bestehen Umsteigemöglichkeiten aus allen Richtungen in alle Richtungen. In Richtungsknoten bestehen Umsteigemöglichkeiten nicht für alle, sondern nur für die nachfragestärksten Relationen. Die Fahrpläne sind minutengenau vertaktet. Züge einer Linie fahren in einem Bahnhof immer zur selben Minute ab, Taktabweichungen sollen vermieden werden. Die Fahrpläne sind nullsymmetrisch, das heißt Linien, die in einer Richtung um zehn Minuten nach der vollen Stunde in einem Bahnhof abfahren, kommen aus derselben Richtung um zehn Minuten vor der vollen Stunde im Bahnhof an. Dadurch können Umsteigemöglichkeiten zwischen zwei Zügen in den Knoten immer in Hin- und Gegenrichtung angeboten werden.

In Schleswig-Holstein sind die Bahnhöfe Niebüll, Husum, Heide, Flensburg, Neumünster, (zukünftig) Kiel und Lübeck Vollknoten. Das bedeutet in der Praxis, dass alle Züge kurz vor der vollen Stunde bzw. kurz vor der halben Stunde in einem Vollknoten ankommen und diesen kurz danach wieder verlassen. Kiel und Lübeck sollen darüber hinaus perspektivisch zu doppelten Vollknoten ausgebaut werden. Das heißt, dass sich dort sowohl zur vollen als auch zur halben Stunde Züge aus allen Richtungen treffen. Richtungsknoten bestehen in Rendsburg, Bad Oldesloe und Büchen. In Hamburg sind die Ankünfte und Abfahrten des schnellen Regionalverkehrs auf die Anschlüsse des Fernverkehrs ausgerichtet.

Der Fahrplan wird angebotsorientiert gestaltet. Alle Halte und Linien sollen dabei mindestens stündlich, täglich von 6 bis 23 Uhr, bedient werden. Die Taktintervalle des Fahrplanangebotes richten sich an der Nachfrage aus.

Überlagern sich mehrere Bahnlinien auf einem Korridor, wird ein Schnell-Langsam-Konzept zwischen diesen Linien angestrebt. Eine Linie bedient dabei alle Haltestellen, während eine zweite Linie nur die größeren Stationen bedient. Auf Abschnitten ohne Linienüberlagerung bedient eine Express-Linie alle Halte.

Express-Linien binden die von Hamburg weiter entfernt liegenden Landesteile schnell an die Metropole Hamburg und die dortigen Fernverkehrsanschlüsse an. Orte im Hamburger Umland mit hoher Pendlerverflechtung werden durch eigene Züge, unabhängig vom Express-Netz, mit der Metropole Hamburg verbunden. Die Expresslinien fahren nach Möglichkeit den Hamburger Hauptbahnhof an. Regionallinien binden darüber hinaus auch den Bahnhof Hamburg-Altona an (abhängig von dessen weiterem Bestand).

Fernverkehr findet additiv zum Nahverkehr statt. Das bedeutet, dass der Grundtakt des Nahverkehrs in der Regel unabhängig vom Fernverkehrsangebot und ohne Taktabweichungen gefahren wird.

Aus Kostengründen kann es an einzelnen Stellen erforderlich sein, von den ITF- und Produktprinzipien abzuweichen.

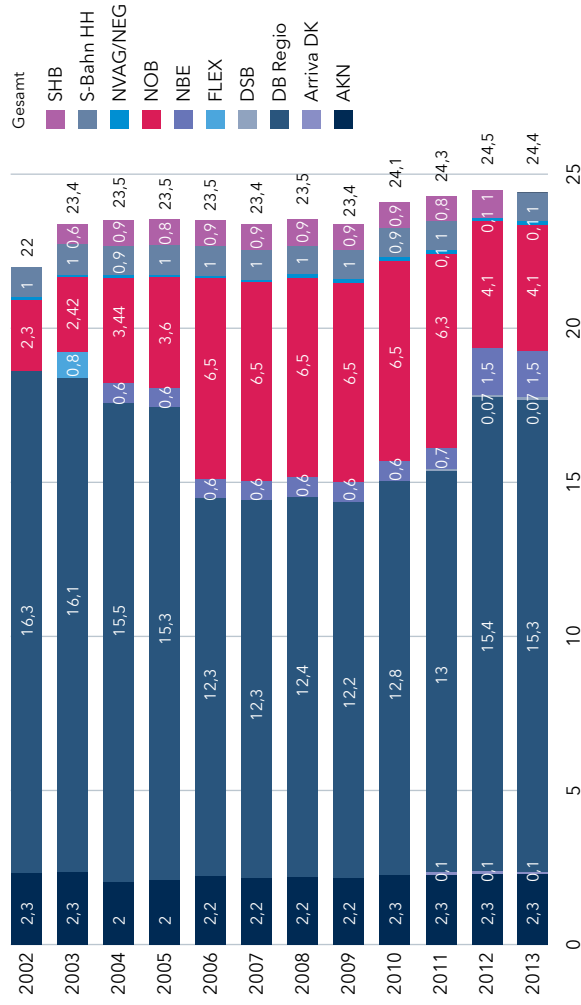
Entwicklung des Verkehrsangebotes

Seit 2002 hat das Land das Angebot im Bahnverkehr stetig erweitert. Die Zahl der Zugkm stieg von knapp 22 Millionen auf über 24 Millionen. Besonders stark war der Anstieg im Jahre 2003 mit der Umsetzung des ITF, der Reaktivierung Bad Segeberg – Neumünster sowie der Übernahme der In-terRegio-Leistungen durch den Nahverkehr. Während das Angebot von 2003 bis 2009 nahezu konstant blieb, hat das Land seither das Angebot weiter ausgebaut.

In den Zugkilometerzahlen für die einzelnen Verkehrsunternehmen spiegelt sich der Wettbewerbseffekt wider. Während die DB Regio anfänglich deutlich Zugkm an Wettbewerber abgeben musste, insbesondere 2006 an die NOB, konnte sie in jüngster Zeit ihren Anteil wieder in der Nähe des Ausgangswertes von 2002 konsolidieren. Hierzu trug insbesondere die Übernahme des Netzes Nord von der NOB im Jahre 2012 bei. Dementsprechend sank 2012 der Zugkm-Anteil der NOB. Der Anstieg der Zugkm-Zahlen bei der NBE im Jahre 2012 geht auf die Übernahme der Verkehrsleistungen der SHB zurück. (ABB 30)

Die Strecken im Einzelnen (ABB 31)

ABB 30
Entwicklung der Zugkilometer in Schleswig-Holstein (in Millionen)



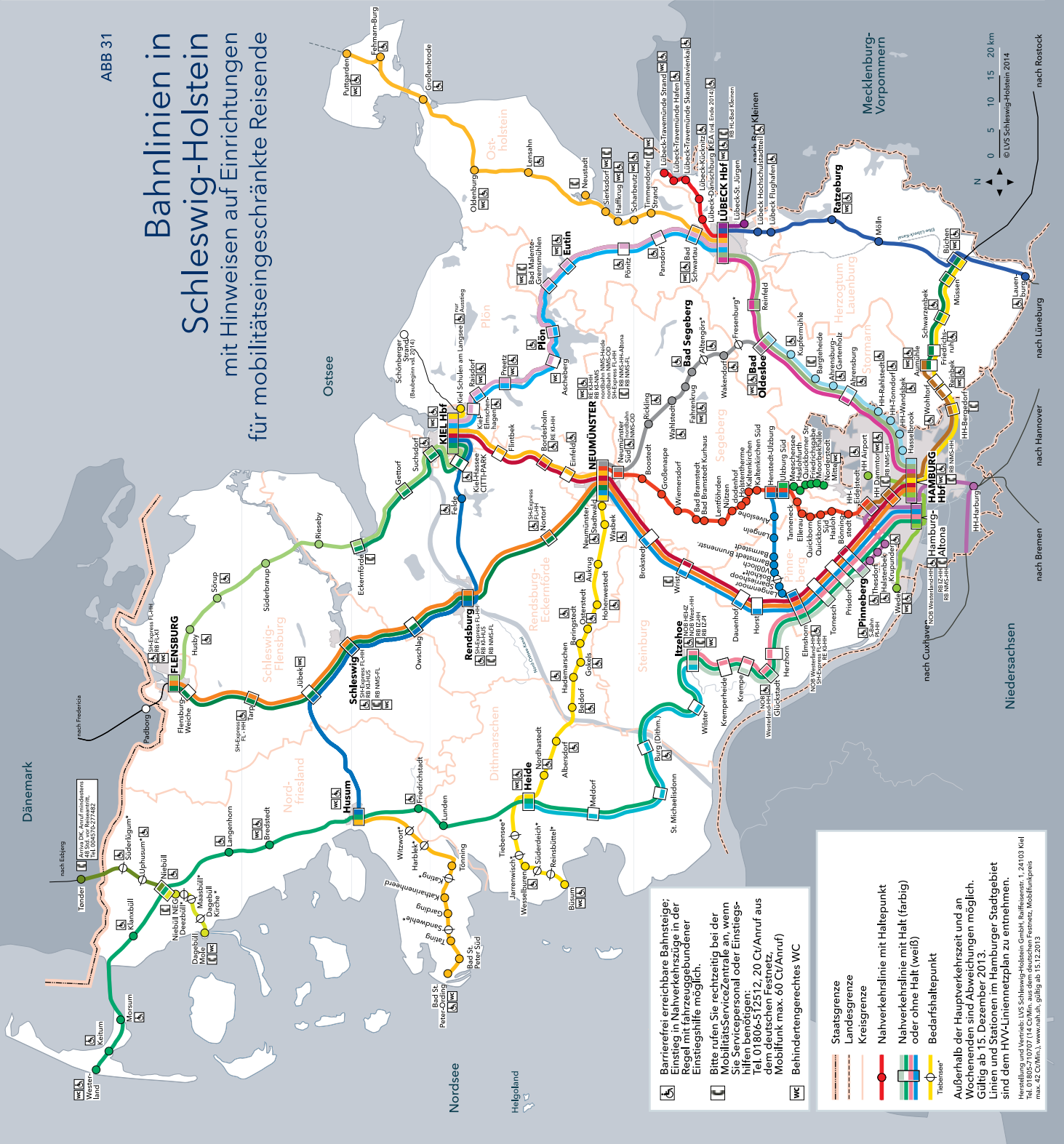
QUELLE: LVS, 2014

ABB 31

Bahnlinien in Schleswig-Holstein

mit Hinweisen auf Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende

Linienkategorie	Liniennummer	Linienname	Verlauf
Westküste	NOB	Westerland (Sylt) - Hamburg-Altona (KBS 130)	Westerland - Husum - Friedrichstadt - Lunden - Heide (Höke) - Itzehoe - Glücksdahl - Elmshorn
	neg	Niebuß - Tönnder/DK (KBS 136 B)	über Uplhusum - Süderlügum
	neg	Niebuß - Dagebüll/Mole (KBS 146 B)	über Uplhusum - Süderlügum
	RB	Husum - Bad Segeberg - Rendsburg (KBS 135)	Husum - Bad Segeberg - Rendsburg
	RB	Husum - Bad Segeberg - Rendsburg (KBS 135)	über Witzenst - Harlebe - Tönning - Bad St. Peter Süd - Garding - Sandewöhe - Tating - Bad St. Peter Süd
	NOB	Heide - Itzehoe (KBS 130)	über Meldorf - St. Michaelisdamm - Burg (Dithm.) - Wilster
	RB	Itzehoe - Hamburg-Altona (KBS 103)	über Kemsingheide - Frensborg - Glücksdahl - Herzhorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Itzehoe - Rinsberg (KBS 103)	über Kemsingheide - Frensborg - Glücksdahl - Herzhorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Itzehoe - Rinsberg (KBS 103)	über Kemsingheide - Frensborg - Glücksdahl - Herzhorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	S 3	Pinneberg - Hamburg - Stade (S 3)	über Hamburg-Eidelstedt - Hamburg-Altona - Hamburg Hbf - Hamburg
S 1	Wesdal - HH Poppenbühl/Hbf - Hamburg Airport (S 1)	über Hamburg-Altona - Hamburg Hbf	
Mitte	RE	Padborg/DK - Flensburg - Hamburg Hbf (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Neumünster - Hamburg Dammtor (Schleswig-Holstein-Express)
	RB	Flensburg - Neumünster (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster
	RB	Flensburg - Neumünster (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster
	RB	Neumünster - Hamburg-Altona (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Neumünster - Hamburg-Altona (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Flensburg - Kiel Hbf (KBS 146)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Flensburg
	RB	Flensburg - Kiel Hbf (KBS 146)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Flensburg
	RE	Eckernförde - Kiel Hbf (KBS 146)	über Gertorf - Suchdorf - Kiel-Hassee CITIPARK (Mo-Sa)
	RE	Kiel Hbf - Hamburg Hbf (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Kiel Hbf - Neumünster (KBS 103)	über Flimbeck - Isoldenholm - Einfeld
Ostküste	RE	Kiel Hbf - Flensburg - Hamburg Hbf (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Hamburg Dammtor (Schleswig-Holstein-Express)
	RB	Flensburg - Neumünster (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster
	RB	Flensburg - Neumünster (KBS 131)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster
	RB	Neumünster - Hamburg-Altona (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Neumünster - Hamburg-Altona (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Flensburg - Kiel Hbf (KBS 146)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Flensburg
	RB	Flensburg - Kiel Hbf (KBS 146)	über Tarp - Schleswig - Rendsburg - Neumünster - Flensburg
	RE	Eckernförde - Kiel Hbf (KBS 146)	über Gertorf - Suchdorf - Kiel-Hassee CITIPARK (Mo-Sa)
	RE	Kiel Hbf - Hamburg Hbf (KBS 103)	über Bönstedt - Wit - Dauverfel - Horst - Elmshorn - Elmshorn - Hamburg-Altona
	RB	Kiel Hbf - Neumünster (KBS 103)	über Flimbeck - Isoldenholm - Einfeld



Barrierefrei erreichbare Bahnsteige:
Einstieg in Nahverkehrszüge in der Regel mit fahrzeugsgebundener Einstiegshilfe möglich.

Bitte rufen Sie rechtzeitig bei der MobilitätsServiceZentrale an, wenn Sie Servicepersonal oder Einstiegs-hilfen benötigen:
Tel. 01806-512512, 20 Ct/Anruf aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 60 Ct/Anruf

Behindertengerechtes WC

- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Nahverkehrsline mit Haltepunkt
- Nahverkehrsline mit Halt (farbig) oder ohne Halt (weiß)
- BedarfsHaltepunkt

Außerhalb der Hauptverkehrszeit und an Wochenenden sind Abweichungen möglich.
Gültig ab 15. Dezember 2013.
Linien und Stationen im Hamburger Stadtgebiet sind dem HVV-Liniennetzplan zu entnehmen.

Herstellung und Vertrieb: LWS Schleswig-Holstein GmbH, Rolf-Reisenstr. 1, 24103 Kiel
© LWS Schleswig-Holstein 2014
www.nah.ab, www.nah.ab, gültig ab 15.12.2013

ABB 32

Fahrplanangebot 2013 (Teil 1)

Kursbuchstrecke (KBS)	Strecke	Teilstrecke	Betreiber	Produkt	Fahrzeuge	Fahrplanangebot, Bedienung
KBS 100	Hamburg-Büchen - Schwerin (- Rostock)		DB Regio Nord-Ost	RE	Doppelstockwagen	zweistündliches Grundangebot, in HVZ auf Stundentakt verdichtet
		Büchen-Aumühle	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	Zweistundentakt am Wochenende
		Hamburg-Büchen	DB Regio Schleswig-Holstein	RE	Doppelstockwagen	werktags; Verdichtung zum Stundentakt im Tagesverkehr bzw. Halbstundentakt in der HVZ
KBS 101.3	Pinneberg-Hamburg Altona-Hamburg Hbf		S-Bahn Hamburg GmbH	S-Bahn	Elektrotriebwagen	10-Minutentakt Grundangebot, 20-Minutentakt Tagesrandlagen
KBS 103	Hamburg-Kiel		DB Regio Schleswig-Holstein	RE	Doppelstockwagen	stündliches Grundangebot
		Hamburg-Neumünster	DB Regio Schleswig-Holstein	SHE	modernisierte Interregio-Wagen	ergänzendes zweistündliches Angebot durch den Schleswig-Holstein-Express (Hamburg-Flensburg)
		Hamburg-Altona-Neumünster	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	modernisierte n-Wagen	zweistündliches Grundangebot, in HVZ auf Stundentakt verdichtet
		Neumünster-Kiel	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot mit Halt an allen Stationen, in Neumünster Anschluss an Schleswig-Holstein-Express (alle zwei Stunden)
	Hamburg-Itzehoe		NOB	RE	lokbetriebene Marschbahnwagen	stündliches Grundangebot (siehe auch KBS 130)
	Hamburg-Itzehoe		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	modernisierte n-Wagen	stündliches Grundangebot, in HVZ weitere Fahrten zwischen Hamburg Hbf und Itzehoe
KBS 104	Hamburg-Lübeck-Lübeck-Travemünde		DB Regio Schleswig-Holstein	RE	Doppelstockwagen	stündliches Grundangebot, Montag bis Freitag Halbstundentakt während des Tages
		Hamburg-Lübeck	DB Regio Schleswig-Holstein	RE	Doppelstockwagen	stündliches Grundangebot, Montag bis Freitag Halbstundentakt während des Tages
		Hamburg-Bad Oldesloe	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	Doppelstockwagen	stündliches Grundangebot mit Halt an allen Stationen, bis Ahrensburg halbstündlich
		Lübeck-Lübeck-Travemünde	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot mit Halt an allen Stationen, bis Ahrensburg halbstündlich, in der HVZ bis Bargteheide halbstündlich und bis Ahrensburg viertelstündlich

ABB 32

Fahrplanangebot 2013 (Teil 2)

Kursbuchstrecke (KBS)	Strecke	Teilstrecke	Betreiber	Produkt	Fahrzeuge	Fahrplanangebot, Bedienung
KBS 130	Hamburg - Westerland		NOB	RE	lokspannte Marschbahnwagen	stündliches Grundangebot
KBS 131	Hamburg - Neumünster - Flensburg (- Kopenhagen)		DB Regio Schleswig-Holstein	SHE	modernisierte Interregio-Wagen	zweistündliches Grundangebot
		Neumünster - Flensburg	DB Regio Schleswig-Holstein	RB	modernisierte n-Wagen	zweistündliches Grundangebot
		Flensburg - Padborg (- Kopenhagen)	DSB	IC (analog RE)	IC3 Triebwagen	zweistündliches Grundangebot
KBS 132	Neumünster - Heide - Büsum		NBE	RB	LINT-Triebwagen	zweistündliches Grundangebot mit stündlicher Verdichtung in den Abschnitten Neumünster - Hohenwestedt und Heide - Büsum
KBS 135	Kiel - Husum		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot
	Husum - St. Peter-Ording		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot
KBS 136 A	Niebüll - Dagebüll Mole		NEG	RB	Triebwagen der Baureihe 629	teilweiser Stundentakt, in Tourismussaison mit Intercity-Kurswagen der Deutschen Bahn
KBS 136 B	Niebüll - Tondern (- Esbjerg)		Arriva	RB	LINT-Triebwagen	zweistündliches Grundangebot, in HVZ auf Stundentakt verdichtet, in der Regel Durchbindung bis Esbjerg
KBS 137	Hamburg-Eidelstedt - Kaltenkirchen - Neumünster		AKN	RB	Triebwagen der Baureihe VTE und VTA	Abschnitt Hamburg-Eidelstedt - Kaltenkirchen im 20-Minuten-Takt, Abschnitt Hamburg-Eidelstedt - Quickborn wird in HVZ auf 10-Minuten-Takt verdichtet, Abschnitt Kaltenkirchen - Neumünster im Stundentakt, teilweise Verdichtung auf 20-/40-Minutentakt, (sonntags zeitweise Zweistundentakt mit Taktabweichungen)
KBS 138	Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte		AKN	RB	Triebwagen der Baureihe VTE und VTA	20-Minuten-Takt, in HVZ teilweise Verdichtung auf 10-Minuten-Takt, dabei werden einige Züge bis Kaltenkirchen verlängert, direkter Anschluss an U1 in Norderstedt Mitte

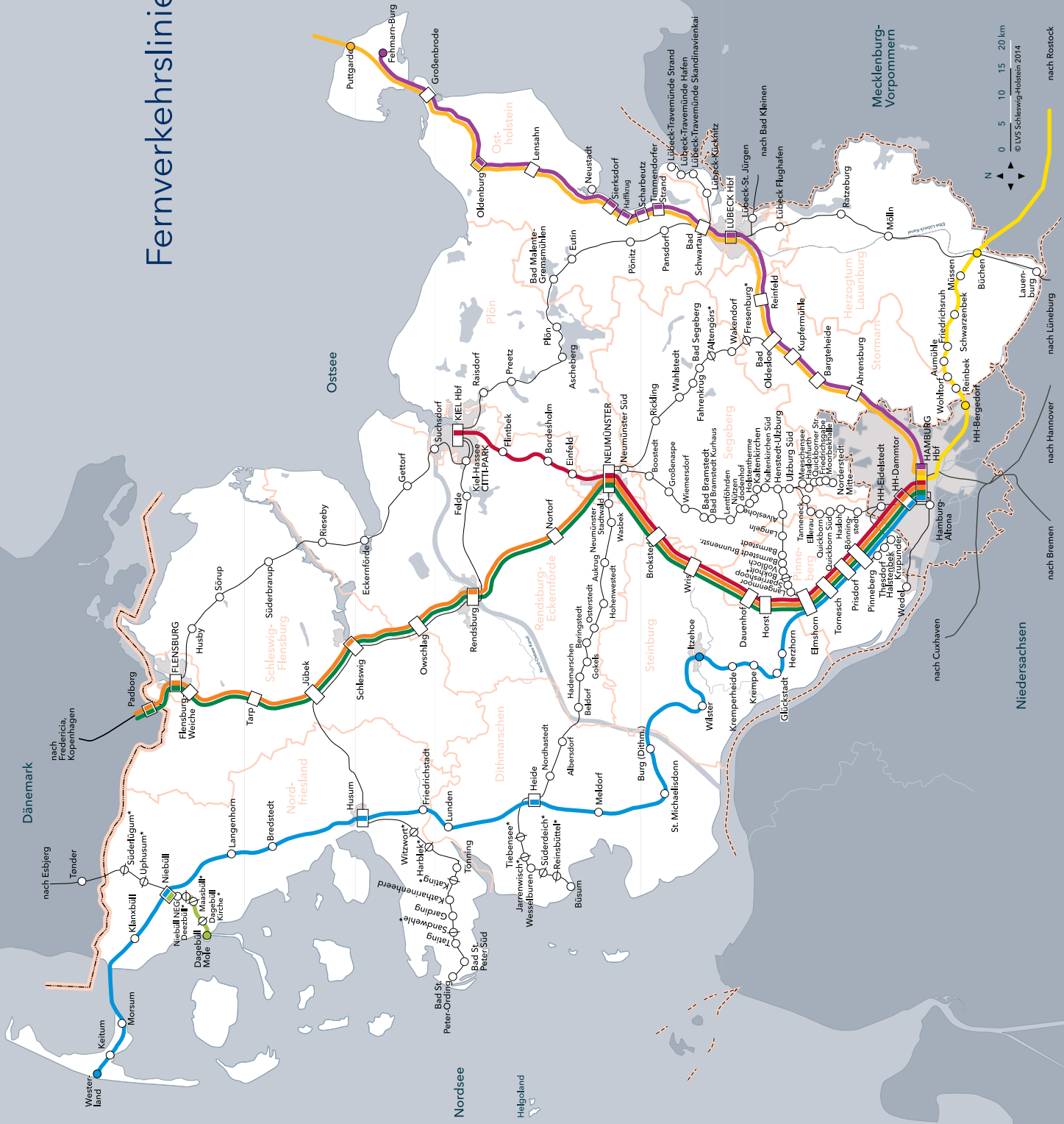
ABB 32

Fahrplanangebot 2013 (Teil 3)

Kursbuchstrecke (KBS)	Strecke	Teilstrecke	Betreiber	Produkt	Fahrzeuge	Fahrplanangebot, Bedienung
KBS 139	Elmshorn–Ulzburg Süd		AKN	RB	Triebwagen der Baureihe VTE und VTA	stündliches Grundangebot Abschnitt Elmshorn–Barmstedt wird in HVZ auf 20-Minuten-Takt verdichtet
KBS 140	Lübeck–Fehmarn		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	Abschnitt Lübeck - Neustadt im Stundentakt Abschnitt Neustadt–Fehmarn-Burg im Zweistundentakt, diese Züge verkehren als Flügelzüge und trennen sich in Neustadt Güterbahnhof im Sommer werden alle Züge über Fehmarn-Burg zum Fähranleger Puttgarden weitergeführt, während im Winter nur vereinzelt Züge bis Puttgarden verkehren
KBS 142	Neumünster–Bad Oldesloe		NBE	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot
KBS 145 A	Lübeck–Lüneburg		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot, im Abschnitt Büchen–Lüneburg wird der Verkehr mit zweistündlich alternierenden Fahrplänen, je nach Anschlusssituation in Büchen, durchgeführt
KBS 145 B	Lübeck–Kiel		DB Regio Schleswig-Holstein	RE, RB	LINT-Triebwagen	zwei Verbindungen pro Stunde (Schnell-Langsam-Konzept), jeweils eine stündliche RB und ein stündlicher RE ergänzen sich auf den größeren Stationen zu einem Halbstundentakt
KBS 146	Kiel–Flensburg		DB Regio Schleswig-Holstein	RB	LINT-Triebwagen	stündliches Grundangebot Verdichtung an Werktagen durch eine weitere stündliche RB auf dem Abschnitt Kiel–Eckernförde
KBS 175	Lübeck–Bad Kleinen		DB Regio Nord-Ost	RB	Triebwagen der Baureihe 628	stündliches Grundangebot, zweistündliche Verlängerung der Züge von Bad Kleinen über Neubrandenburg bis Szczecin in Polen

Fernverkehrsrlinien in Schleswig-Holstein

Stand 2013



Fernverkehrsrlinien in Schleswig-Holstein

Stand 2013

- IC Westerland - Hamburg
- IC-Kurswagen nach Dagebüll Mole
- Nachtzug København/Prag/Amsterdam/Basel
- ICE Hamburg - Århus/DK
- ICE Hamburg - Kiel
- IC Hamburg - Fehmarn-Burg
- Vogelflughlinie Hamburg - København/DK
- EC Hamburg - Berlin
- Fernverkehrsrlinie mit Halt (farbig) oder ohne Halt (weiß)
- Nahverkehrsrlinie mit Haltepunkt
- BedarfsHaltepunkt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Reiffenstr. 1, 24103 Kiel
 Tel. 01 805-710707 (14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)
 www.nah.sh



Fernverkehr in Schleswig-Holstein (Bahn und Bus)
 Insbesondere die Bedienung der Seebäder an Nord- und Ostsee durch die Fernzüge der Deutschen Bahn AG führt zu einem weitverzweigten Fernverkehrsangebot. Aufgrund der touristischen Ausrichtung vieler Züge werden viele Orte jedoch nur saisonal im Sommer vom Fernverkehr bedient. Das früher dichte Angebot an „Bundeswehrheimfahrerzügen“ am Wochenende ist aufgrund der Strukturanpassungen in diesem Bereich heute kaum noch vorhanden.

Schleswig-Holstein verfügt über keine regelmäßig im Takt fahrenden Fernverkehrslinien. Zumeist handelt es sich bei den Fernverkehrszügen um die Verlängerung verschiedener Einzellagen von in Hamburg endenden Fernverkehrslinien, die dadurch den Taktverkehr teilweise empfindlich stören. Lediglich die Linien Hamburg – Kopenhagen und Hamburg – Dresden werden ansatzweise, jedoch mit größeren Lücken, im Takt bedient und halten auf schleswig-holsteinischem Gebiet.

Im Nachtreiseverkehr wird Schleswig-Holstein noch von einem Nachtzug von Kopenhagen nach Basel/Amsterdam/Prag durchfahren. Dieser Zug hält in Flensburg und Neumünster.

(ABB 33)

Im Busverkehr können seit Anfang des Jahres 2013 bundesweit Linienfernverkehre angeboten werden. Dies macht eine 2012 vorgenommene Änderung des Personenbeförderungssatzes (PBefG) möglich. Fernlinienbusse stehen somit im frei-

en Wettbewerb zum Fernverkehr der Eisenbahn. Eine direkte Konkurrenz zum Nahverkehr der Bahn besteht nicht, da die Fernlinienbusse erst ab einer Streckenlänge von über 50 Kilometern bzw. ab einer Reisezeit von mehr als einer Stunde eingesetzt werden dürfen. Neben den bereits seit einigen Jahren bestehenden Flughafenzubringern gibt es in Schleswig-Holstein vor allem Fernbusangebote nach Berlin.

Deutschland-Takt

Der Deutschland-Takt ist ein grundlegendes Zukunftskonzept für die Planung des Schienenverkehrs in Deutschland. Deutschland-Takt bedeutet, dass für den gesamten öffentlichen Verkehr ein integrierter Fahrplan erstellt wird. Dabei werden vertaktete Linien in definierten Knotenbahnhöfen regelmäßig wiederkehrend miteinander verknüpft. Diese Idee ist in Schleswig-Holstein und anderen Bundesländern mit den regionalen, integralen Taktfahrplänen bereits umgesetzt.

Der Deutschland-Takt verbindet diese regionalen Ansätze zu einem bundesweiten Fahrplankonzept inklusive vertaktetem Fernverkehr und Systemtrassen für den Güterverkehr.

Zum Konzept des Deutschland-Taktes gehört, dass sich die Infrastrukturplanung an den Erfordernissen des Fahrplans ausrichtet. Es wird dort ausgebaut und neu gebaut, wo zur Erreichung der geforderten Knotenzeiten Infrastrukturinvestitionen erforderlich sind. Anders gesagt: Die Nachfrage bestimmt den Fahrplan und der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur.

Schleswig-Holstein wird aufgrund seiner Randlage nicht mit vertakteten Linien des Schienenpersonenfernverkehrs bedient. Die Fernverkehrslinien Richtung Norddeutschland enden in Hamburg und weisen häufig Taktlücken oder Taktabweichungen auf. Der Nahverkehr übernimmt daher für Schleswig-Holstein die Aufgabe der regelmäßigen Anbindung an den Fernverkehr in Hamburg. Aufgrund des Fehlens eines Deutschland-Taktes sind die Ankünfte der Fernverkehrslinien in Hamburg jedoch eher zufällig über die Stunde verteilt, und es gibt keinen Taktknoten. Das macht es für den schleswig-holsteinischen Nahverkehr unmöglich, optimale Anschlüsse an alle Fernverkehrslinien herzustellen. Bei einigen Relationen entstehen zwangsweise lange Wartezeiten. Durch den Deutschland-Takt könnten Anschlüsse an das Fernverkehrsangebot optimiert werden. Die Reisezeiten zwischen Schleswig-Holstein und dem restlichen Bundesgebiet würden kürzer und die verkehrliche Randlage Schleswig-Holsteins könnte gemildert werden.

Ziel des Deutschland-Taktes ist es, den Bahnverkehr bundesweit zu verbessern und damit mehr Fahrgäste und mehr Marktanteile zu erreichen. Die Regionen werden davon ebenfalls profitieren. Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden für 2014 erwartet.

2.2.2 Bus

In Schleswig-Holstein erbringen 32 konzessionierte Busunternehmen auf rund 750 Buslinien 88 Millionen Fahrplankilometer im Nahverkehr (ohne freigestellten Schülerverkehr).

Der Fahrplan in den ländlichen Räumen wird besonders vom Schülerverkehr bestimmt, die Schulanfangs- und Schulendzeiten orientieren sich nicht am Taktfahrplan. Das erschwert es, ein finanzierbares Angebot bereitzustellen, das die Anforderungen der Schüler berücksichtigt und gleichzeitig eine gute Grundversorgung im Nahverkehr für die Gesamtbevölkerung sicherstellt.

Um den Anforderungen im Schülerverkehr gerecht werden zu können, ist eine enge Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern, den Trägern der Schülerbeförderung und den Schulen notwendig.

Die Schulreformen in den letzten Jahren beeinflussen die Kostenentwicklung in der Schülerbeförderung und führen zu Veränderungen in der bisherigen Lastenverteilung zwischen Schulträgern und Kreisen. Die Einführung der freien Schulwahl führt zu einer Auflösung der traditionellen Bindung der Schüler an den Schulstandort der Wohnsitzgemeinde. Die Wahl des Schulstandortes erfolgt heute ausschließlich nach individuellen Kriterien. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, die Schülerbeförderung zur nächstgelegenen Schule der gleichen Schulart zu gewährleisten. Im Einzelfall müssen für Schüler eines Jahrgangs einer Gemeinde mehrere

Fahrten zu unterschiedlichen Schulstandorten bereitgestellt werden. Der Besuch von Schulen außerhalb des jeweiligen Kreisgebietes – verbunden mit einer Verlagerung der Kosten auf die Kreise – nimmt zu.

Durch die Einführung des Abiturs nach acht Jahren müssen die Schüler mehr Stoff in kürzerer Zeit lernen. Das führt zu mehr Unterrichtsstunden am Nachmittag und damit zwangsläufig zu einer Anpassung des Schülerverkehrs. Bei nahezu konstanten Schülerzahlen musste das Fahrplanangebot deutlich erweitert, in Einzelfällen nahezu verdoppelt werden. Dies trifft besonders auf die morgendliche Verkehrsspitze zu und führt zu einer sinkenden Effizienz des Nahverkehrs.

Die Schließung und Zusammenlegung von Schulstandorten führt bei gleichbleibenden Schülerzahlen ebenfalls zu einer Ausweitung der Anspruchsberechtigungen für eine Schülerbeförderung sowie insgesamt zu einer Verlängerung der durchschnittlichen Reiseweiten der Schüler.

Die LVS hat im Jahr 2009 die Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn umfassend bewertet. Während im Hamburger Randbereich die verschiedenen Verkehrsträger in der Regel gut vertaktet sind, sind in den ländlichen und nördlichen Regionen Schleswig-Holsteins Bus und Bahn selten aufeinander abgestimmt. Mancherorts erschwert die vorhandene Infrastruktur ein gut verknüpftes Nahverkehrssystem. Zum Beispiel bilden in Schleswig und Flensburg der Bahnhof und der zentrale Omnibusbahnhof keinen gemeinsamen Umsteigepunkt, der bequem fußläufig zu erschließen ist.

In den aktuellen regionalen Nahverkehrsplänen wird zunehmend eine Klassifizierung des Busverkehrs in verschiedene Produkte verfolgt. Neben dem Schülerverkehr wird versucht, in einer ersten Ebene die wichtigsten Busverbindungen zu einem Hauptnetz zusammenzufassen, den Regionalverkehr für eine nachfrageorientierte Bedienung der Region in einer weiteren Ebene darzustellen und den wirtschaftlichen Betrieb in der Fläche durch den Einsatz flexibler Bedienungsweisen zu ermöglichen.

Der Anteil barrierefreier Busse ist außerhalb der Stadtverkehre noch nicht zufriedenstellend. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind vielerorts überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel werden barrierefreie Neufahrzeuge angeschafft. Die Aufgabenträger, Vertreter des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, Land und LVS haben eine Checkliste zur Barrierefreiheit abgestimmt, an der sich die Aufgabenträger bei der Aufstellung der regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen. Das seit dem 01.01.2013 novellierte, an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasste PBefG schreibt vor, dass in den Nahverkehrsplänen Aussagen enthalten sein müssen, wie das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 erreicht werden soll. Abweichungen von diesem Ziel sind zu begründen. Damit wird die Umsetzung der Barrierefreiheit gestärkt, zugleich aber den begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln für den Ausbau der Barrierefreiheit Rechnung getragen.

2.2.3 Weiterentwicklung des Angebotes

Viele Verbesserungen im Bahnangebot erfordern den Ausbau der Infrastruktur. Die zur Umsetzung des Szenarios „Offensive Nahverkehr“ notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind im Kapitel 2.3 erläutert. Differenzierte Aussagen zu Angebotsmaßnahmen im Busverkehr sowie deren Auswirkungen auf die Nachfrage sind hier nicht enthalten.

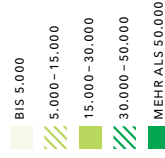
ABB 34

Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 1)

Strecke	Maßnahme	Mehrverkehr ggü. Istzustand (in Pkm je Werktag)	Betriebskosten (in Euro je Jahr)	Abschreibung und Unterhalt für Neuinvestitionen (in Euro je Jahr)
Hamburg - Büchen (- Rostock)	Erweiterung zum 60-Minuten-Takt mit Verdichtung in der HVZ Entfall des Pendelverkehrs zwischen Aumühle und Büchen			
Hamburg - Itzehoe	Regionallinie zwischen Hamburg Hbf und Itzehoe im 60-Minuten-Takt mit fünf Verstärkerfahrten nach Hamburg-Altona (-Nord)	Umsetzung ab Fahrplanwechsel Dezember 2014		
Hamburg - Westerland	Ein zusätzliches Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland Zwei zusätzliche Pendelzüge zwischen Hamburg und Husum zur Ergänzung der stündlichen Expresslinie Hamburg - Westerland Ganzjährige Verdichtung tagsüber auf einen Halbstunden-Takt zwischen Niebüll und Westerland			
Hamburg - Neumünster - Kiel/Flensburg	Neues Expresslinienkonzept: Expresslinie im 60-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Kiel Weitere Expresslinie im 60-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Kiel, vereinigt zwischen Hamburg und Neumünster mit Linie im 60-Minuten-Takt nach Flensburg, Bedienung aller Zwischenhalte zwischen Neumünster und Kiel / Flensburg Flensburg-Weiche wird als Stationshalt aufgegeben	Umsetzung ab Fahrplanwechsel Dezember 2014		
Kiel - Rendsburg - Husum	Erweiterung des Angebotes im Abschnitt Kiel - Rendsburg auf zwei stündliche Züge Bisherige Regionallinie zwischen Kiel und Rendsburg nur mit Halt in Felde	Umsetzung ab Fahrplanwechsel Dezember 2014		
Niebüll - Tondern	Verdichtung des Angebotes zwischen Niebüll und Tondern			

LEGENDE

MEHRVERKEHR IN PERSONENKILOMETER (PKM)



BETRIEBSKOSTENKATEGORIEN



ABSCHREIBUNG/UNTERHALT

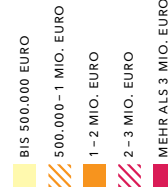


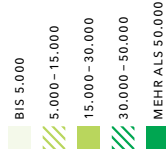
ABB 34

Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 2)

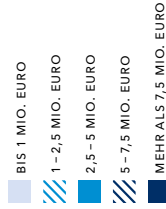
Strecke	Maßnahme	Mehrverkehr ggü. Istzustand (in Pkm je Werktag)	Betriebskosten (in Euro je Jahr)	Abschreibung und Unterhalt für Neuinvestitionen (in Euro je Jahr)
Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster	Ausbau Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen zur S-Bahn S21 mit 20-Minuten-Takt bis Kaltenkirchen 10-Minuten-Takt Hamburg – Quickborn Bedienung Kaltenkirchen – Neumünster durch AKN Neumünster – Kaltenkirchen – Norderstedt	///	■	■
Hamburg – Lübeck	Erweiterung des Fahrtenangebotes auf bis zu drei stündliche Züge mit einer Expresslinie im 30-Minuten-Takt (auch am Wochenende) und einer Sprinterlinie im 60-Minuten-Takt Neue Station Lübeck-Moisling	■	///	■
Hamburg – Lübeck	Umstellung der Regionalzüge auf S-Bahn-Bedienung zwischen Hamburg und Bad Oldesloe S-Bahn S4 im 10-Minuten-Takt bis Ahrensburg, im 20-Minuten-Takt bis Bargteheide, im 60-Minuten-Takt bis Bad Oldesloe	Eine gesamtweite Bewertung des Projektes erfolgt derzeit durch die in Arbeit befindliche standardisierte Bewertung. Die S-Bahn S4 Richtung Bad Oldesloe wird in der Metropolregion Hamburg das Nahverkehrsangebot deutlich verbessern. Gleichzeitig stehen dem Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr mehr Trassen und in Hamburg Hbf dem SPNV und dem Fernverkehr mehr Kapazitäten zur Verfügung.		
Lübeck – Puttgarden	Neues Expresslinien-Angebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark in Ergänzung zum Fernverkehr (nach Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung) Beschleunigung der Expresslinie (Fahrzeit Lübeck – Fehmarn-Burg ca. 45 Minuten) Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt, weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg	■	///	■ (nur zusätzliche Investitionen für Ausweitung des SPNV-Angebotes)
Lübeck – Lüneburg	Neue Station Lübeck-Hochschulstadtteil Erweiterung des Angebotes zwischen Lübeck und Ratzeburg auf einen 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit	///	■	■
Kiel – Lübeck	Beschleunigung des stündlichen Expressangebotes Kiel – Lübeck auf unter 60 Minuten Verdichtung der stündlichen Regionallinie Kiel – Lübeck im Abschnitt zwischen Kiel und Preetz auf einen 30-Minuten-Takt	■	■	■
Kiel – Schönberger Strand	Reaktivierung des SPNV im 60-Minuten-Takt (über Kiel-Gaarden) Beibehaltung der Regionalbuslinie zwischen Kiel und Schönberger im 60-Minuten-Takt	■	///	///

LEGENDE

MEHRVERKEHR IN PERSONENKILOMETER (PKM)



BETRIEBSKOSTENKATEGORIEN



ABSCHREIBUNG/UNTERHALT



ABB 34
Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 3)

Strecke	Maßnahme	Mehrverkehr ggü. Istzustand (in Pkm je Werktag)	Betriebskosten (in Euro je Jahr)	Abschreibung und Unterhalt für Neuinvestitionen (in Euro je Jahr)
StadtRegional-Bahn Kiel Achse Kiel - Lübeck	Erweiterung des Angebotes durch StadtRegionalBahn (SRB) zwischen Kiel und Preetz Süd im 30-Minuten-Takt			
	Verdichtung durch SRB zwischen Kiel und Raisdorf auf 15-Minuten-Takt			
Achse Kiel - Flensburg	Ersatz der bisherigen Verstärkerfahrten zwischen Kiel und Preetz			
	Erweiterung des Angebotes durch SRB zwischen Kiel und Eckernförde im 30-Minuten-Takt Ersatz der bisherigen Regionallinie zwischen Kiel und Eckernförde			
Achse Kiel - Neumünster	Erweiterung des Angebotes durch SRB zwischen Neumünster und Kiel im 30-Minuten-Takt			
Bahnhof Altona-Nord	Aufgabe des Bahnhofes Altona zugunsten eines neuen Bahnhofes Altona-Nord			
	Durchgehende Züge zum Hauptbahnhof erhalten einen zusätzlichen Halt in Altona-Nord Verlängerung der S4 von Hamburg-Altona nach Altona-Nord Die Zugwendungen in Hamburg-Altona werden nach Altona-Nord verlegt.			
Prüfstatus				
Hamburg - Kellinghusen	Reaktivierung Kellinghusen - Wrist durch Verlängerung der Regionallinie Wrist - Hamburg-Altona (-Nord) im 60-Minuten-Takt	///	■	■
Rendsburg - Fockbek	Reaktivierung Rendsburg - Fockbek durch Verlängerung der Regionallinie im 60-Minuten-Takt von/nach Kiel mit Halt an allen bestehenden und neuen Stationen	■	■	■

LEGENDE

MEHRVERKEHR IN PERSONENKILOMETER (PKM)

- BIS 5.000
 - 5.000 - 15.000
 - 15.000 - 30.000
 - 30.000 - 50.000
 - MEHR ALS 50.000
- BETRIEBSKOSTENKATEGORIEN
- BIS 1 MIO. EURO
 - 1 - 2,5 MIO. EURO
 - 2,5 - 5 MIO. EURO
 - 5 - 7,5 MIO. EURO
 - MEHR ALS 7,5 MIO. EURO
- ABSCHREIBUNG/UNTERHALT
- BIS 500.000 EURO
 - 500.000 - 1 MIO. EURO
 - 1 - 2 MIO. EURO
 - 2 - 3 MIO. EURO
 - MEHR ALS 3 MIO. EURO

„Wenn eine Mischnutzung möglich ist und die Finanzierung gegeben ist, kann ich Kommunen den Umbau von Bahnhöfen empfehlen.“

JENS PAUSTIAN
Bürgermeister der Stadt Plön



2.3 Infrastruktur

2.3.1 Bahnstrecken

Das im Nahverkehr betriebene Schienennetz in Schleswig-Holstein umfasst insgesamt 1.179 Streckenkilometer, davon sind 34,2 Kilometer mit Wechselstrom- und 14 Kilometer mit Gleichstrom-Systemen elektrifiziert (30 Prozent).

Betrieben wird dieses Streckennetz von insgesamt vier Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU): Die DB Netz AG Fern- und Ballungsnetz betreibt die Strecken, auf denen auch Personenfernverkehr und zum Teil internationaler Güterverkehr abgewickelt werden. Dazu gehören die Abschnitte Hamburg – Westerland, Hamburg (– Kiel) – Flensburg, Hamburg – Büchen (– Berlin) und Hamburg – Puttgarden. Die DB Netz AG Regionalnetz Nord-Ostsee unterhält jene Strecken, die vorrangig dem Personennahverkehr dienen, wie beispielsweise Kiel – Flensburg oder Neumünster – Büsum. Die AKN betreibt nördlich von Hamburg ein eigenes Streckennetz mit einem Umfang von rund 120 Kilometern. Das kleinste eigenständige Infrastrukturunternehmen ist die NEG, die zwischen Niebüll und Dagebüll sowie bis zur dänischen Grenze ein rund 27 Kilometer langes Netz betreibt.

Streckeninstandhaltung und -ausbau

Das Eisenbahnnetz in Schleswig-Holstein befindet sich in einem zufriedenstellenden Zustand, allerdings verhindern Engpässe (wie zum Beispiel Eingleisigkeit, fehlende Elektrifizierung, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.) ein besseres Bahnangebot. Auswirkungen eines zurückliegenden Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstaus sind punktuell zu spüren (Langsamfahrstellen). Auch reagiert der ITF sehr sensibel auf Fahrzeitverlängerungen, etwa durch Langsamfahrstellen und Bauarbeiten. Hier müssen Bauarbeiten besser langfristig geplant und koordiniert werden, um die Auswirkungen auf Reiseketten zu minimieren. Die systematische Ausrüstung zweigleisiger Strecken mit signalisiertem Gleiswechselbetrieb und der Einsatz von Hilfsbetriebsstellen bei längeren Baumaßnahmen können die Auswirkungen minimieren. In den vergangenen Jahren wurden in den Streckenausbau und in die Modernisierung investiert. Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind:

Kiel – Lübeck

Bis zum Sommer 2010 wurde die erste Ausbaustufe zwischen Kiel und Lübeck umgesetzt. Zwischen Preetz und Ascheberg kann hier nun mit 140 km/h gefahren werden. Zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten in Elmschenhagen und Plön ermöglichen seither einen annähernden Halbstundentakt mit RB- und RE-Zügen.

Elektronisches Stellwerk (ESTW)

Ende November 2010 konnte das neue ESTW in Heide seinen Betrieb aufnehmen. In Zusammenhang mit dieser Maßnahme wurden die Mittelbahnsteige in Lunden und Meldorf aufgegeben und durch neue Außenbahnsteige ersetzt, die nun einen barrierefreien Zustieg erlauben. Zusätzlich wurde auf dieser Strecke der Gleiswechselbetrieb installiert, womit wesentlich besser auf Störungen und erforderliche Baumaßnahmen reagiert werden kann. Bereits fertiggestellt, aber seitens des Eisenbahn Bundesamtes noch nicht zugelassen, ist das ESTW in Lindaunis an der Schlei, das zukünftig den Betrieb zwischen Eckernförde und Flensburg steuern wird. Damit einhergehend verzögert sich auch die Fertigstellung der zur Modernisierung anstehenden Stationen Sörup, Süderbrarup und Eckernförde. Auf der Strecke Niebüll – Dagebüll wird 2014 ein ESTW in Betrieb genommen, um auch dort die technische Zugsicherung einzuführen.

Hochbrücke Rendsburg

Die langjährige Instandsetzung der Rendsburger Hochbrücke stellt weiterhin einen Engpass im schleswig-holsteinischen Schienennetz dar. Gegenwärtig kann dieser Streckenabschnitt nur eingleisig genutzt werden. Nach derzeitigem Stand wird mit einem Abschluss der Maßnahme zum Fahrplanwechsel Ende 2014 gerechnet. Die Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit ist grundlegende Voraussetzung für die Verdichtung des Regionalverkehrs zwischen Kiel und Rendsburg (– Fockbek).

Schleibrücke Lindaunis

Es wird erwartet, dass die schadanfällige kombinierte Hub-Eisenbahn-/Straßenbrücke über die Schlei in Lindaunis während der Laufzeit des LNVP bis 2017 durch die DB AG durch ein neues Bauwerk ersetzt wird. Auf den Fahrplan und die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Kiel - Flensburg hat dieses neue Bauwerk nur einen marginalen Einfluss, es wird jedoch erwartet, dass die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs zunimmt.

Infrastruktursicherung

Während noch bis in die 1980er Jahre hinein regionale Strecken für den Personenverkehr flächendeckend stillgelegt wurden, begann spätestens mit der Regionalisierung Mitte der 1990er Jahre vielerorts für Nebenstrecken eine Zeit der Renaissance. Schon 2002 konnte die stillgelegte Strecke zwischen Neumünster und Bad Segeberg reaktiviert werden. Mittlerweile kommen weitere Strecken für Reaktivierungen in Frage. Zur mittel- und langfristigen Sicherstellung der Eisenbahnrechtlichen Widmung stillgelegter Strecken und zur Vermeidung eines weiteren Rückbaus hat das Land 2000 mit der Deutschen Bahn einen Infrastruktursicherungsvertrag (ISV) geschlossen, der 2007 um weitere fünf Jahre verlängert wurde. Im Juli 2010 konnte der neue innenstadtnahe Bahnhof Fehmarn-Burg eröffnet werden, dessen Streckenanschlussstrasse durch den ISV gesichert wurde. Auch der geplante Wiederanschluss Kellinghusens (Prüfstatus) wird maßgeblich durch den ISV-garantierten Bestandsschutz gewährleistet.

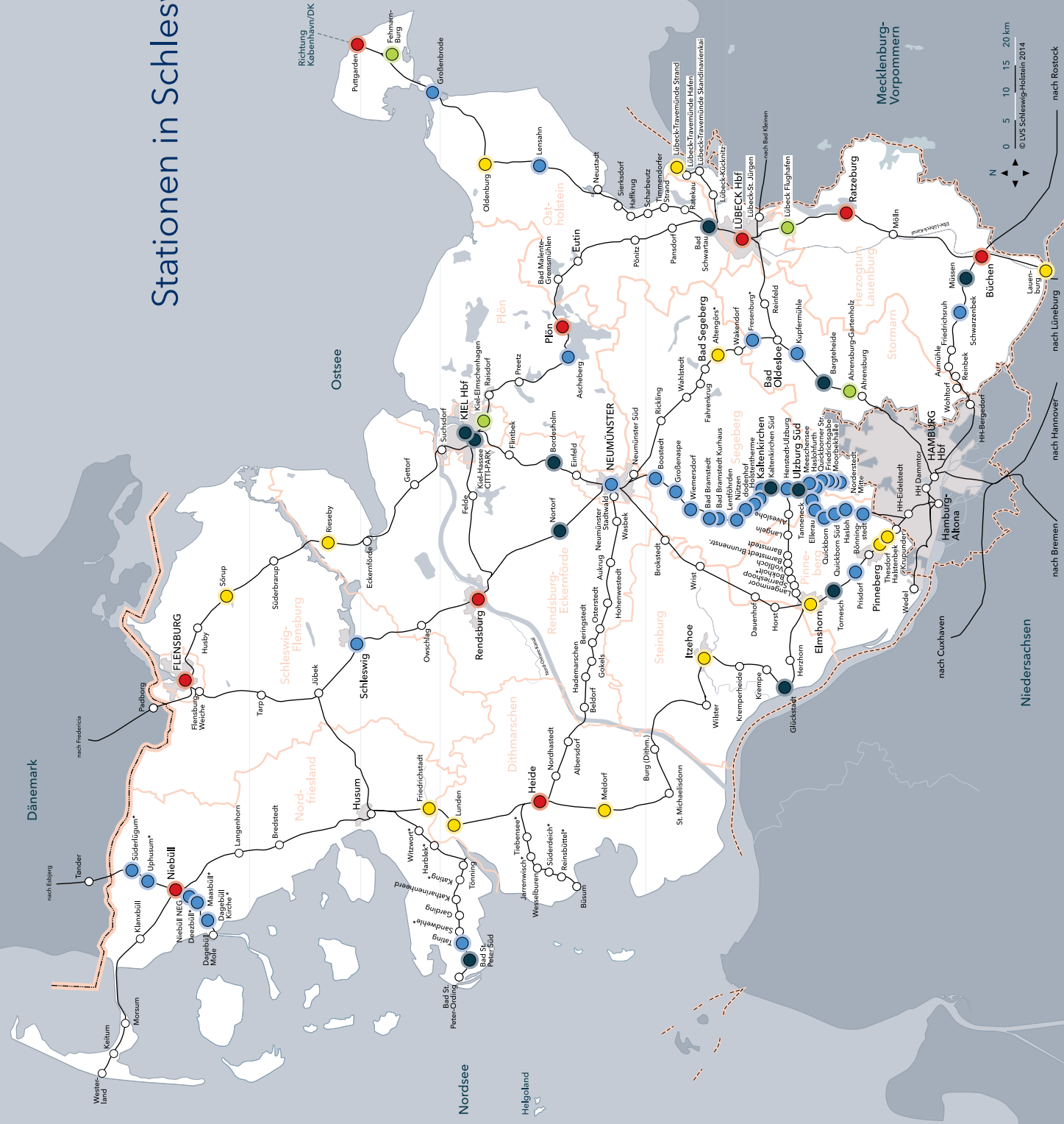
Die Verhandlungen über den ISV befinden sich mit Stand Ende 2013 kurz vor dem Abschluss. Folgende Strecken werden weiterhin als langfristig sicherungswürdig eingestuft: Lindholm – Flensburg-Weiche und Flensburg-Weiche – Flensburg ZOB, St. Michaelisdamm – Brunsbüttel, Wilster – Brunsbüttel sowie Wrist – Kellinghusen.

Die Strecke Neumünster – Ascheberg soll 2014 wieder in den ISV integriert werden. Die Sicherung der Strecke Ratzburg – Hollenbek wurde zum Jahresende 2012 aufgegeben.

Neben der vertraglichen Sicherung der vorgenannten Strecken im Eigentum der Deutschen Bahn AG liegt ein besonderes Augenmerk auf den Strecken der nichtbundeseigenen Bahnen. So konnte das Land mit der NEG eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abschließen. Auch die bislang kaum genutzte Strecke Kiel-Oppendorf – Schönberg auf der Relation Kiel – Schönberger Strand, die sich im Eigentum der Verkehrsbetriebe Kreis Plön befindet, wird seit 2008 in ihrem Bestand durch eine LuFV gesichert. Ebenfalls vertraglich gesichert werden soll der letzte Streckenabschnitt der Uetersener Eisenbahn im Stadtgebiet von Uetersen, um auch hier später gegebenenfalls wieder regelmäßigen Bahnverkehr anbieten zu können.

Stationen in Schleswig-Holstein 2008-2012

Realisierte Maßnahmen



Stationen in Schleswig-Holstein 2008-2012

Realisierte Maßnahmen

- umfassende Modernisierungsprojekte
- Teilmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit
- neue Stationen
- Bahnhofsumfeld und Verknüpfungsanlagen
- sonstige Bauvorhaben
- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrslinie mit Halt
- Bedarfshaltepunkt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
 Tel. 01805-710707 (14 Ct/Min, aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)
 www.lvs.sh

LEGENDE

Realisierte Maßnahmen

	Büchen	Installation FIA-Anlage (LCD-Displays), Aufhöhung Bahnsteige 1 und 140, Beginn Einbau der Aufzüge: DB Station&Service AG		Lübeck-Travemünde Strand	Neubau Kombibahnsteig: DB Station&Service AG		Kiel-Hassee CITTI-PARK	Inbetriebnahme Aufzüge, Einrichtung Infodisplay, Pkw-Bahnhofszufahrt inkl. P+R-Anlage und neuem Zugang zum Bahnsteig: CITTI, Stadt Kiel
	Flensburg	Sanierung Bahnsteigüberdachung, Erneuerung Verkehrsstation: Neubau Bahnsteig/Bahnsteigkanten, Einbau Aufzüge, Modernisierung Personentunnel, Installation Abfahrts- und Ankunftsmonitore im Empfangsgebäude: DB Station&Service AG		Lunden	Neubau Außenbahnsteige im Rahmen des ESTW-Projektes Heide: DB Netz AG		Müssen	P+R-Anlage, Ausbau Beleuchtung Zuwegung: DB Station&Service AG
	Heide	Umfassende Erneuerung Verkehrsstation; Herstellung neuer Bahnsteigkonfiguration, Neubau Personentunnel und Aufzüge, Beginn kommunale Maßnahmen: DB Station&Service AG, Stadt Heide		Meldorf	Neubau Außenbahnsteige im Rahmen des ESTW-Projektes Heide: DB Netz AG		Nortorf	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB und P+R-Anlage: Stadt Nortorf, Amt Nortorfer Land
	Lübeck	Modernisierung Verkehrsstation einschließlich Aufzug-einbau: DB Station&Service AG		Oldenburg	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreie Zuwegung: DB Station&Service AG		Tornesch	Neubau Fußgängerbrücke: Stadt Tornesch
	Niebill	Aufhöhung Bahnsteige, Neubau Bahnsteigdächer, Beginn Einbau Aufzüge: DB Station&Service AG		Rieseby	Neubau Außenbahnsteig: DB Station&Service AG		Ulzburg Süd	B+R-Anlage und Neubau einer Bushaltestelle: Gemeinde Henstedt-Ulzburg
	Plön	Sanierung Empfangsgebäude, Einrichtung Tourist-Info, Bistro, behindertengerechte Toiletten, Neubau Bahnsteig im Rahmen der ersten Ausbaustufe Kiel-Lübeck: Stadt Plön, DB Netz AG		Sörup	Neubau eines Mittelbahnsteiges mit barrierefreier Erschließung: DB Station&Service AG		Fresenburg	Instandsetzung Bahnsteig für neues Betriebskonzept: DB Station&Service AG
	Puttgarden	Aufhöhung Bahnsteige, Modernisierung Bahnsteigdach: DB Station&Service AG		Thesdorf	Inbetriebnahme Aufzug: DB Station&Service AG		Deezbüll, Maasbüll, Dagebüll Kirche, Uphusum, Süderlügum	Installation Haltewunschtafeln (die Stationen sind Bedarfshalte): NEG
	Ratzeburg	Neubau Haus- und Außenbahnsteig, Wiederinbetriebnahme Kreuzungsmöglichkeit: DB Station&Service AG		Ahrenburg-Gartenholz	Inbetriebnahme neue Station: Stadt Ahrenburg, DB Station&Service AG		Kupfermühle	Verbesserung Zugang, Pflasterung Teilbereich Bahnsteig: DB Station&Service AG
	Rendsburg	Sanierung Bahnsteigüberdachung, Neubau Bahnsteig/Bahnsteigkanten, Treppen- und Aufzugeinhausungen, Neubau Vordach EG: DB Station&Service AG		Fehmarn-Burg	Inbetriebnahme neue Station: AKN, DB Netz AG		Neumünster	Erneuerung Aufzüge: DB Station&Service AG
	Altengärs	Instandsetzung und Aufhöhung Bahnsteig: DB Station&Service AG		Kiel-Elmschenhagen	Inbetriebnahme neue Station: Stadt Kiel, DB Station&Service AG		Prisdorf	Modernisierung Wartehäuschen: Gemeinde Prisdorf Förderverein
	Elmshorn	Einbau Aufzug, neuer Zugang Bauerweg: DB Station&Service AG		Lübeck Flughafen	Inbetriebnahme neue Station: DB Station&Service AG		Schleswig	Neue Sitzgelegenheiten und Unterstände, optische Auffrischung für Landesgartenschau, Erneuerung Wegeleitsystem: DB Station&Service AG
	Friedrichstadt	Teilaufhöhung Bahnsteige für barrierefreien Einstieg, neue Fahrgastunterstände: DB Station&Service AG		Bad Schwartau	Sanierung Ladestraße für Busanbindung an Bahnhof, Schaffung von P+R-Plätzen: Stadt Bad Schwartau		Schwarzenbek	Erneuerung FIA-Anlage, Verbesserung Wetterschutz und Erneuerung Einhausung: DB Station&Service AG
	Halstenbek	Einbau Aufzug: DB Station&Service AG		Bad St. Peter Süd	Neubau Zufahrt und Bahnhofsvorplatz: Gemeinde St. Peter Ording		Tating	Neuer Fahrgastunterstand: DB Station&Service AG
	Itzehoe	Einbau Aufzug: DB Station&Service AG		Bargtheide	Erweiterung B+R-Anlage: Stadt Bargtheide		diverse Stationen	Einrichtung von digitalen Schriftanzeigern (DSA), Erneuerung Wetterschutzhäuschen: DB Station&Service AG
	Lauenburg	Neubau Mittelbahnsteig: DB Station&Service AG		Bordesholm	Sanierung Empfangsgebäude, neue behindertengerechte Toilettenanlage, Erweiterung P+R- und B+R-Anlage: Gemeinde Bordesholm		Stationen AKN	Nortruf- und Infosäulen, Videoüberwachung: AKN, VGN
				Glückstadt	Erweiterung B+R-Anlage: Stadt Glückstadt			
				Kaltenkirchen Süd	Erweiterung P+R-Anlage: Stadt Kaltenkirchen			
				Kiel	Neubau Fahrradstation: Stadt Kiel			

2.3.2 Stationen und Haltestellen

Insgesamt gibt es landesweit mittlerweile 180 Bahnstationen (inklusive acht U-Bahnstationen) und damit 22 mehr als 1995. Von diesen Stationen wurden sieben neu errichtet, 15 reaktiviert. Die Bahnhöfe, Haltepunkte und U-Bahnstationen im Land werden von den Unternehmen DB Station&Service AG, AKN, NEG und Hamburger Hochbahn betrieben.

Stationsmaßnahmen (2008 – 2012)

Die Stationen in Schleswig-Holstein wurden mit Hilfe des Stationsprogramms weiter modernisiert. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt auf der Herstellung der Barrierefreiheit an kleineren und mittleren Stationen (zum Beispiel Friedrichstadt, Halstenbek, Thesdorf, Lauenburg) und auf der umfassenden Modernisierung von mittelgroßen Knotenbahnhöfen (Heide, Büchen, Niebüll, Flensburg und Rendsburg). Der barrierefreie Ausbau der Stationen umfasst hauptsächlich die Aufhöhung von Bahnsteigen für den niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge, den Bau von Rampen und Aufzügen für barrierefreien Zugang zum Bahnsteig und die Einrichtung von Blindenleitsystemen. Die Stationen Elmshorn, Itzehoe, Niebüll und Büchen erhielten beispielsweise neue Aufzüge und Lübeck-Travemünde Strand einen der Fahrzeughöhe angepassten Bahnsteig mit Blindenleitstreifen.

Mit Lübeck Flughafen, Fehmarn-Burg, Kiel-Elmschenhagen und Ahrensburg-Gartenholz sind vier neue bzw. reaktivierte Stationen hinzugekommen. (ABB 35)

Aus den Mitteln des 2009 kurzfristig aufgelegten Konjunkturprogramms der Bundesregierung konnten viele Stationen mit dynamischen Schriftenanzeigern zur Fahrgastinformation (DSA) ausgestattet werden. Einige Stationen erhielten neue Wetterschutzhäuser.

Wo der Bedarf und die räumlichen Verhältnisse es zuließen, haben die Kommunen zusätzliche Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen eingerichtet (zum Beispiel in Bordesholm, Kiel, Glückstadt und Nortorf). Der Bau der Anlagen wurde mit bis zu 75 Prozent der zwendungsfähigen Kosten aus GVFG-Mitteln finanziert.

Bushaltestellen

In Schleswig-Holstein gibt es etwa 7.500 Haltestellen. Die Qualität und der Anteil barrierefrei ausgebauter Haltestellen ist landesweit nicht erfasst. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind die Haltestellen nur selten mit Hochbord und taktilen Streifen für Sehbehinderte und Blinde ausgestattet.

Beim Um- und Neubau von Haltestellen werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel weitestgehend berücksichtigt. Baulastträger und damit zuständig für den Haltestellenausbau sind jedoch die Kommunen, in denen sich die Haltestellen befinden. Diese können bei den Kreisen und kreisfreien Städten Fördermittel für den Haltestellenausbau beantragen.

2.3.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur

Infrastrukturmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“

Netz Nord

Kiel – Rendsburg

Der Ausbau des jetzigen Haltepunktes Felde zu einem Kreuzungsbahnhof ermöglicht zukünftig die Umsetzung eines Schnell-Langsam-Konzeptes mit zwei Produkten je Stunde und Richtung: Einem schnellen Regional-Express zwischen Kiel, Rendsburg und Husum und einer Regionalbahn mit zusätzlichen Halten in Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf. Die Realisierung eines Haltepunktes in Schülldorf ist dabei nur sinnvoll, wenn über eine Shuttlebus-Anbindung die Erreichbarkeit des Rendsburger Südens sichergestellt wird.

Kiel – Rendsburg – Fockbek (Prüfstatus)

Die betriebliche Ausgestaltung des neuen Angebotskonzeptes zwischen Kiel und Rendsburg erfordert aufgrund der Rahmenbedingungen des ITF eine lange Wendezeit im Rendsburger Bahnhof. Innerhalb dieser Wendezeit kann der Streckenast in Richtung Rendsburg-Seemühlen und gegebenenfalls Fockbek bedient und somit ein neues Fahrgastaufkommen erschlossen werden.

Durch die Reaktivierung der Strecke Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen für den SPNV kann mit einem vergleichsweise geringen Aufwand (Fahrzeug und Personal sind vorhanden, die Streckeninfrastruktur ebenfalls, allerdings muss sie noch ertüchtigt werden) einer großen Zahl von Einwohnern aus Rendsburg und z.T. Büdelsdorf ein Bahnanschluss in fußläufiger Entfernung geboten werden. Besonders interessant ist dabei die Anbindung des Gymnasiums Kronwerk und die Erschließung des 3.200 Einwohner zählenden Stadtteils Mastbrook (Stadtteil mit besonderem Entwicklungsbedarf) mit dem Konversionsprojekt Feldweibel-Schmid-Kaserne.

Die neuen Stationen verbessern die Erschließungswirkung der Bahn in Rendsburg erheblich. Sie ermöglichen umsteigefreie Verbindungen nach Kiel und außerdem attraktive Verbindungen nach Neumünster – Hamburg, da im Rendsburger Bahnhof am selben Bahnsteig innerhalb von wenigen Minuten umgestiegen werden kann. Im fußläufigen Einzugsbereich (500 m-Radius) wohnen knapp 8.000 Menschen, weitere 4.500 Einwohner können bei der Annahme eines Einzugsbereiches von einem Kilometer die neuen Stationen erreichen. Es besteht keine Konkurrenz zum bestehenden Busverkehr, der über einen dichten Takt verfügt und den Binnenverkehr innerhalb Rendsburgs abwickelt. Die Bahn bedient Verkehre nach Kiel und (mit Umsteigen) nach Neumünster/Hamburg. Für den Binnenverkehr innerhalb Rendsburgs ist die Bahn nur sehr eingeschränkt von Interesse.

Für den Abschnitt Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen würden ca. vier Millionen Euro Investitionskosten anfallen; die laufenden Be-

triebskosten werden mit voraussichtlich 225.000 Euro jährlich zu Buche schlagen. Anfänglich wird von 500 bis 600 Ein- und Aussteigern an den drei Stationen ausgegangen. Da die Auslastung eines ohnehin verkehrenden Zugangebotes verbessert wird und hohe Reiseweiten im Bahnverkehr generiert werden (Kiel, Neumünster/Hamburg), ist das Angebot wirtschaftlich.

Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand

Ebenfalls ab 2014 wird die Strecke zwischen Kiel und Schönberger Strand wieder für den Bahnverkehr hergerichtet. Eine Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Jahr 2016. Im durchgehenden Studenttakt werden dabei die Stationen Kiel-Ellerbek und Kiel-Oppendorf, Schönkirchen, Probstseerhagen und Schönberg bedient. Um der Bevölkerung im weiteren Einzugsbereich den Zugang zur Bahn zu ermöglichen, soll gemeinsam mit dem Kreis Plön ein Bahn-Bus-Konzept realisiert werden.

Netz Mitte / Ost

Die Kapazität des Kieler Hauptbahnhofs wird ausgebaut. Dadurch wird der Hauptbahnhof bis Ende 2014 zu einem vollwertigen ITF-Taktnoten zur vollen Stunde aufgewertet. Hierbei erhält er zwei zusätzliche Zungenbahnsteige zur Aufnahme weiterer Züge. Änderungen im Spurplan sowie Anpassungen bei der Signaltechnik lassen dann höhere Geschwindigkeiten bei Ein- und Ausfahrten zu. In Neumünster und Elmshorn erfordert das zukünftige Betriebskonzept die Installation von Zugflügelanlagen. In Wrist wird ein zusätzliches Wendegleis eingerichtet, das später für die Wiederanbindung Kellinghusens genutzt werden kann.

Hamburg – Wrist – Kellinghusen (Prüfstatus)

Im Zuge der Entwicklung von Angebotskonzeptionen für das neu auszuschreibende Netz Mitte (RE-Strecken Hamburg – Neumünster – Flensburg/Kiel und RB-Strecken Hamburg – Itzehoe/Neumünster) wurden die Überlegungen für eine Reaktivierung der Strecke konkretisiert. Analog zur Strecke Hamburg – Lübeck sollte auch die Strecke Hamburg – Kiel im Halbstundentakt bedient werden.

Dabei war die Kürzung des Laufweges der im nördlichen Abschnitt nur sehr schwach genutzten Regionalbahn Hamburg – Neumünster auf den Abschnitt Hamburg – Wrist ein zentraler Baustein. Optional wurde im Ausschreibungsverfahren ein Endpunkt Kellinghusen (ca. 7.800 Einwohner) statt eines Endpunktes Wrist (ca. 2.400 Einwohner) berücksichtigt, um die Auslastung der Regionalbahn zu steigern. Da davon ausgegangen wird, dass die neue Angebotskonzeption für die Strecke Elmshorn – Neumünster dauerhaft so bestehen wird, wäre damit eine langfristige Anbindung Kellinghusens an die Metropolregion Hamburg gegeben. Bei Realisierung der S4-West würde die Strecke durchgehende Verbindungen in die Hamburger City (Nutzung des Hamburger S-Bahntunnels) erhalten.

Die 7.800 Einwohner Kellinghusens erhalten erstmals eine Direktverbindung per Bahn nach Hamburg. Die Lage des Bahnhofs in Kellinghusen ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum relativ gut. Der Bahnhof ist zu Fuß oder mit dem Rad für alle Kellinghusener gut erreichbar.

Der entfallende Umsteigezwang in Wrist und die Unabhängigkeit von Auto (überlastete P+R-Anlage in Wrist) und Bus (zum Teil wenig attraktive Übergangszeiten in Wrist) als Zubringer dürften für eine gute Grundauslastung der neuen Zugverbindung ab Kellinghusen sorgen. Der Nachteil der weniger attraktiven Ankunft in Hamburg-Altona statt Hamburg Hauptbahnhof (wie beim ab Wrist verkehrenden RE) wurde bei der Potenzialabschätzung berücksichtigt. Mittel- bis langfristig erscheint ein Potenzial von 600 Ein- und Aussteigern erreichbar, wenn sich Kellinghusen als Wohnstandort für den Großraum Hamburg profiliert, wofür die Bahnanbindung ein wichtiger Schlüssel ist.

Achsenkonzept

Mit dem „Achsenkonzept“ des Landes wird das Angebot auf den vier wichtigen Schienenstrecken von Hamburg Richtung Elmshorn, Kaltenkirchen, Lübeck und Büchen ausgebaut. Dabei werden zusätzliche Beförderungskapazitäten für die stetig steigende Zahl der Einwohner und Pendler in und um Hamburg geschaffen und die Betriebsqualität verbessert.

Für die durch den Ausbau der A7 zu erwartenden Verlagerungen vom Auto- auf den Bahnverkehr werden durch das neue Angebot im Netz Mitte (Betriebsbeginn im Dezember 2014) ausreichend Kapazitäten bereitgestellt.

S4

Das größte Vorhaben des Achsenkonzeptes ist die neue S-Bahnlinie S4. Sie soll zunächst zwischen Hamburg-Altona, Hamburg Hauptbahnhof, Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe verkehren (S4 Ost) und dort die heutigen RB-Verkehre ersetzen bzw. verdichten. Die S4 (Ost) verkehrt dabei zwischen Hamburg und Bargteheide auf eigenen Gleisen unabhängig vom schnellen Regional-, Fern- und Güterverkehr. Der Fahrplan kann verdichtet (10-Minuten-Takt Hamburg – Ahrensburg, 20-Minuten-Takt Hamburg – Bargteheide) und die Betriebsqualität erhöht werden, da sich schnelle und langsame Züge nicht mehr gegenseitig behindern. Mit der Einbindung in den Hamburger City-Tunnel entfallen viele Umsteigevorgänge bei Fahrten in die Hamburger Innenstadt. Zudem stehen im Hamburger Hauptbahnhof mehr Bahnsteiggleise der nicht mehr benötigten RB-Fahrlagen für den Regional- und Fernverkehr zur Verfügung. Die S4 (Ost) schafft außerdem Kapazitäten für zusätzliche Züge im Fern- und Güterverkehr, die mit Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung die Strecke Hamburg – Lübeck nutzen.

Längerfristig ist eine Ausweitung auf den westlichen Ast (S4 West) von Hamburg nach Elmshorn, Itzehoe und Kellinghusen vorgesehen. Hierdurch können auch diese Relationen häufiger bedient und direkt mit der Hamburger Innenstadt verbunden werden.

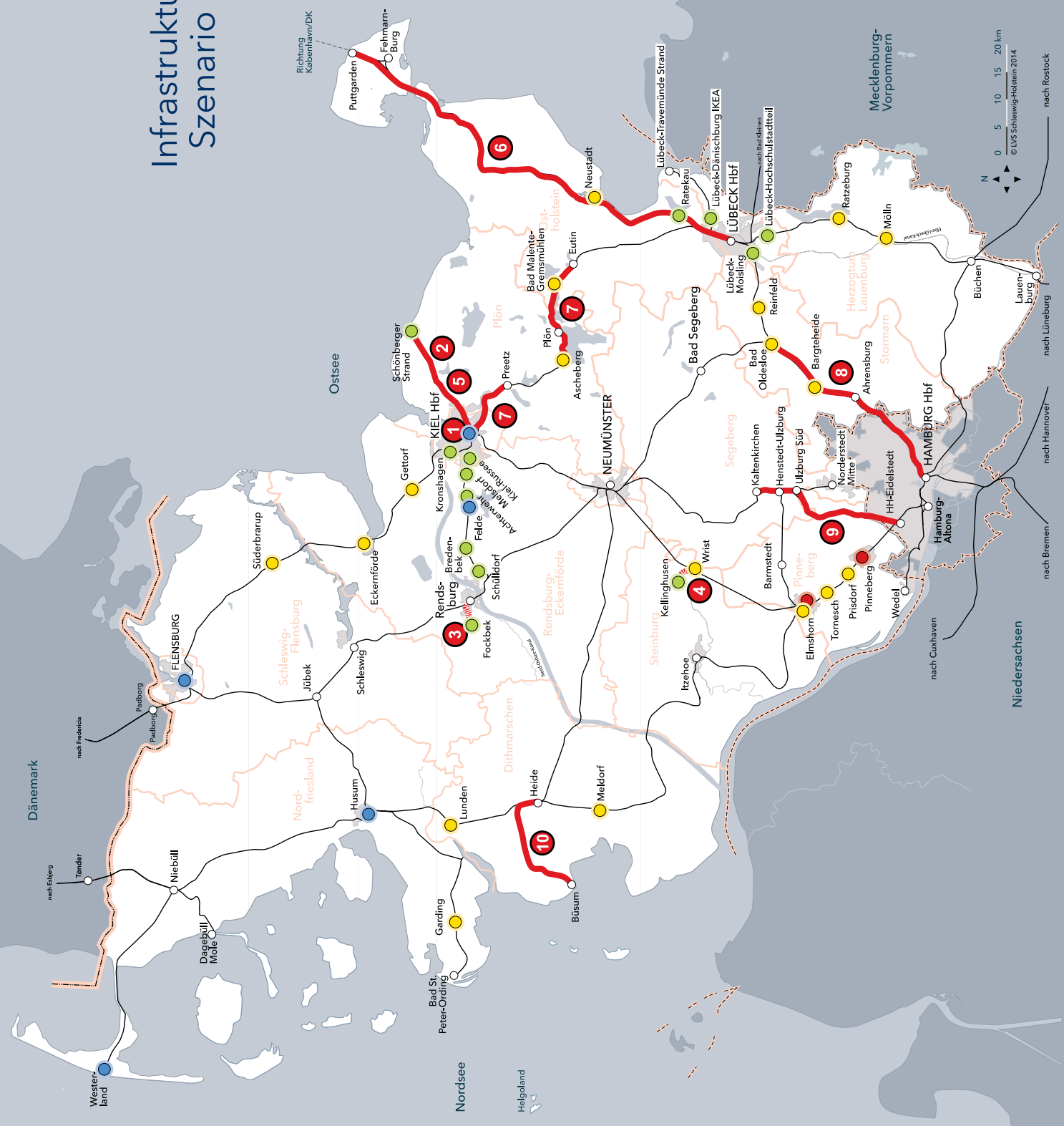
S21

Die Strecke Hamburg-Eidelstedt – Quickborn – Kaltenkirchen wird auf S-Bahnbetrieb umgestellt. Mit Elektrifizierung der „AKN-Stammstrecke“ Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen können auf dieser Strecke S-Bahnfahrzeuge eingesetzt werden, die als Linie „S21“ von Kaltenkirchen über Quickborn, Hamburg-Eidelstedt, Hamburg Dammtor und Hamburg Hauptbahnhof und weiter Richtung Aumühle verkehren. Damit entfällt der bisher notwendige Umstieg in Hamburg-Eidelstedt. Ziele in der Hamburger Innenstadt werden somit direkt erreicht, so dass die Attraktivität der Strecke insbesondere für Berufspendler deutlich erhöht wird.

<p>Stationsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“</p> <p>Die DB Station&Service AG und das Land haben am 17.02.2012 die Fortführung der Planungsvereinbarung aus dem Jahr 2006 unterzeichnet. In diesem Zuge übernahm das Land die (Vor-)Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 1 bis 4, um schnellstmöglich Grundlagen für eine Fortführung des Stationsprogramms Schleswig-Holstein über 2012 hinaus zu schaffen. Ziel war der Abschluss einer Folgevereinbarung im Jahr 2013.</p> <p>In den Jahren 2013 bis 2018 wird sich das Stationsprogramm weiterhin auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an kleinen und mittleren Stationen konzentrieren (zum Beispiel Reinfeld, Pinneberg und einige Stationen an der Strecke Kiel – Flensburg). An den Stationen Wrist und Eckernförde werden die Bahnsteige aufgehöhht, und in Reinfeld wird ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig geschaffen.</p> <p>Neue Haltepunkte sollen in Kronshagen, Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek, Schüllsdorf sowie Lübeck-Hochschulstadtteil und Ratekau entstehen bzw. reaktiviert werden. Der Haltepunkt Kiel Schulen am Langsee wurde im September 2013 in Betrieb genommen.</p>	<p>Mit der Eröffnung der neuen Station Lübeck-Dänischburg IKEA voraussichtlich im ersten Halbjahr 2014 wird die finanzielle Beteiligung von Handelsunternehmen bei der Errichtung von Bahnstationen fortgesetzt (Kiel-Hassee CITTI-PARK, dodenhof). IKEA errichtet die Station auf eigene Kosten.</p> <p>Größere kommunale Vorhaben zur Gestaltung des Stationsumfelds sind in Elmshorn und Pinneberg geplant.</p> <p>Jährlich fließen über das Stationsprogramm und die Stationspreise rund 20 Millionen Euro Landesmittel in die Bahnhöfe Schleswig-Holsteins. Seit elf Jahren werden Qualitätskontrollen durchgeführt, um den Zustand aller 173 Stationen und den sinnvollen Mitteleinsatz zu prüfen. Zu Beginn der Kontrollen im Jahr 2001 waren für den Fahrgast wichtige Einrichtungen wie Wetterschutzhäuschen und Fahrplanaushänge vielerorts mangelhaft. Schäden an den Bahnhöfen wurden erst nach Monaten beseitigt. Nach den ersten Kontrollen hat sich die Situation insgesamt stark verbessert. Doch Handlungsbedarf gibt es weiterhin, momentan im Bereich Information (Schäden an Bahnsteiguhren und defekte digitale Schriftenanzeiger). Die Ergebnisse werden den Stationsbetreibern zur Verfügung gestellt. Mit der DB Station&Service AG werden die Ergebnisse besprochen und gemeinsam Maßnahmen zur Behebung größerer Missstände festgelegt. Alle vorliegenden Informationen bieten zudem eine wichtige Entscheidungsgrundlage für zukünftige Investitionen in die Stationen.</p>	<p>In Abbildung 36 sind alle Infrastrukturmaßnahmen des Szenarios „Offensive Nahverkehr“ dargestellt. (ABB 36 – ÜBERNÄCHSTE SEITE)</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Infrastrukturmaßnahmen im SPNV Szenario „Offensive Nahverkehr“



Stationsmaßnahmen

- umfassende Modernisierungsprojekte
- Teilmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit
- neue Stationen
- sonstige Bauvorhaben

Streckenmaßnahmen

- 1 Geplante Streckenausbau- und Reaktivierungsmaßnahmen
- 3 Geplante Streckenausbau- und Reaktivierungsmaßnahmen (Prüfauftrag)
- Nahverkehrslinie mit Haltepunkt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
 07/10/17 (14 C/Min. aus dem deutschen Fernnetz, Mobilfunkpreis maximal 42 C/Min.),
 www.nahfsh



LEGENDE

Geplante Stationsmaßnahmen

	Elmshorn	Zusätzlicher Kombibahnsteig Gleis 4, Neugestaltung Bahnhofsumfeld: Stadt Elmshorn, DB Station & Service AG		Achterwehr	Neue Station: Amt Achterwehr, DB Station & Service AG		1	Ausbau Knoten Kiel, u. a. neue Bahnsteiggleise (2014)
	Pinneberg	Barrierefreiheit des Mittelbahnsteiges, Neugestaltung Bahnhofsumfeld: Stadt Pinneberg, DB Station & Service AG		Bredenk	Neue Station: Amt Achterwehr, DB Station & Service AG		2	Reaktivierung Kiel-Schönberger Strand inkl. neuer Stationen (vsI. 2016)
	Ascheberg	Erneuerung Mittelbahnsteig: DB Station & Service AG DB Netz AG		Kellinghusen	Neue Station: DB Station & Service AG		3	Reaktivierung Rendsburg-RD Seemühlen (-Fockbek) inkl. neuer Stationen (Prüfauftrag)
	Bad Malente-Gremsmühlen	Teilaufhöhung Hausbahnsteig: DB Station & Service AG		Kiel-Russee	Neue Station: Stadt Kiel, DB Station & Service AG		4	Reaktivierung Wrist-Kellinghusen (Prüfauftrag)
	Bad Oldesloe	Teilaufhöhung Bahnsteig Gleis 5: DB Station & Service AG		Kronshagen	Neue Station: Gemeinde Kronshagen, DB Station & Service AG		5	StadtRegionalBahn Kiel (vsI. 2020)
	Bargteheide	Neubau Außenbahnsteig, Aufhöhung Zwischenbahnsteig: DB Station & Service AG, DB Netz AG		Lübeck-Dänischburg IKEA	Neue Station: IKEA, DB Station & Service AG		6	Ausbau Hinterlandanbindung der „Festen Fehmarnbeltquerung“ (vsI. 2021)
	Eckernförde	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Lübeck-Moising	Neue Station: Hansestadt Lübeck, DB Station & Service AG		7	Ausbau Kiel-Lübeck (2. Baustufe / Beschleunigung Kiel-Preetz und Ascheberg-Eutin 2016)
	Elmshorn	Aufhöhung Bahnsteig 1: DB Station & Service AG		Lübeck-Hochschulstadtteil	Neue Station: Hansestadt Lübeck, DB Station & Service AG		8	Neu- und Ausbaustrecke S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe (mögliche Gesamteinbetriebnahme voraussichtlich bis 2024)
	Garding	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Melsdorf	Neue Station: Amt Achterwehr, DB Station & Service AG		9	S-Bahn-Ausbau Kaltenkirchen-Hamburg Eidelstedt (vsI. 2019)
	Gettorf	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Ratekau	Neue Station: Gemeinde Ratekau, DB Station & Service AG		10	Heide-Büsum: Punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Verbesserung der Anschlusssituation in Heide.
	Lunden	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Schülldorf	Neue Station: Amt Eiderkanal, DB Station & Service AG			
	Meldorf	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Kiel-Schönberger Strand	Neue Stationen (Kiel-Ellerbek, Kiel-Oppendorf, Schönkirchen, Probsteierhagen, Schönberg, Schönberger Strand; Kiel Schulen am Langsee wurde bereits im September 2015 in Betrieb genommen)			
	Mölln	Aufhöhung Hausbahnsteig: DB Station & Service AG		Rendsburg-Fockbek	Neue Stationen			
	Neustadt	Teilaufhöhung Hausbahnsteig: DB Station & Service AG		Felde	Neuer Bahnsteig für Kreuzungsbahnhof: DB Station & Service AG, DB Netz AG			
	Prisdorf	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG		Flensburg	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz			
	Ratzeburg	Teilaufhöhung Hausbahnsteig: DB Station & Service AG		Husum	Erneuerung Bahnsteige: DB Station & Service AG			
	Reinfeld	Barrierefreier Zugang über Brücke, ggf. Ersatz Bahnsteigdach: Stadt Reinfeld, DB Station & Service AG		Kiel Hbf	Zwei zusätzliche Kopfbahnsteige, DB Station & Service AG, DB Netz AG			
	Stüderbrarup	Aufhöhung Hausbahnsteig: DB Station & Service AG		Westerland	Erneuerung Bahnsteige: DB Station & Service AG			
	Tornesch	Aufhöhung Bahnsteig 2: DB Station & Service AG						
	Wrist	Aufhöhung Bahnsteige: DB Station & Service AG						

LEGENDE

Geplante Streckenmaßnahmen

	1	Ausbau Knoten Kiel, u. a. neue Bahnsteiggleise (2014)
	2	Reaktivierung Kiel-Schönberger Strand inkl. neuer Stationen (vsI. 2016)
	3	Reaktivierung Rendsburg-RD Seemühlen (-Fockbek) inkl. neuer Stationen (Prüfauftrag)
	4	Reaktivierung Wrist-Kellinghusen (Prüfauftrag)
	5	StadtRegionalBahn Kiel (vsI. 2020)
	6	Ausbau Hinterlandanbindung der „Festen Fehmarnbeltquerung“ (vsI. 2021)
	7	Ausbau Kiel-Lübeck (2. Baustufe / Beschleunigung Kiel-Preetz und Ascheberg-Eutin 2016)
	8	Neu- und Ausbaustrecke S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe (mögliche Gesamteinbetriebnahme voraussichtlich bis 2024)
	9	S-Bahn-Ausbau Kaltenkirchen-Hamburg Eidelstedt (vsI. 2019)
	10	Heide-Büsum: Punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Verbesserung der Anschlusssituation in Heide.

2.4 Qualität

2.4.1 Qualitätsmanagementsystem

Die Qualität des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein wird durch das Qualitätsmanagementsystem (QMS) regelmäßig überprüft. Die Ursachen der identifizierten Qualitätsmängel werden analysiert. Bei Ursachen, die in den Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen fallen, vereinbart das Land Anreizsysteme mit den Verkehrsunternehmen. Damit wird beabsichtigt, dass die Verkehrsunternehmen auch dann Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung ergreifen, wenn sich diese bei rein betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht rentieren. Ergänzend greifen Land bzw. LVS situativ ein und entwickeln gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Lösungen zur Qualitätsverbesserung.

Die Anreizsysteme umfassen im Wesentlichen drei Qualitätskriterien: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit (inklusive Schienenersatzverkehr) sowie „weiche“ Qualitätskriterien, wie etwa die Kundeninformation. Während sich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eindeutig messen lassen, werden die „weichen“ Qualitätskriterien durch einen unabhängigen Gutachter erfasst und anhand von objektiven Tests sowie von Kundenbefragungen quantifiziert. (ABB 37)

Übergreifende oder systematische Qualitätsmängel erfordern hingegen die Initiative des Landes bzw. der LVS. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Einrichtung des nah.sh-Kundendialogs, der über den Nahverkehr informiert und Anregungen, Beschwerden oder Anträge der nah.sh-Garantie entgegennimmt. Aus diesen Informationsquellen ermittelt und systematisiert der Kundendialog aktuelle Qualitätsprobleme und liefert so Impulse für kundenorientierte Verbesserungen. Ferner entwickelt die LVS zusammen mit den Verkehrsunternehmen ein landesweites System zur Erfassung und Verarbeitung von Echtzeitinformationen. Mit diesem Instrument soll insbesondere der Informationsfluss zwischen den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen verbessert werden. Weitere Beispiele sind die Weiterentwicklung des Fahrplans und Investitionsprogramme zur Streckenbeschleunigung oder zur Erneuerung von Stationen. Ein vergleichbares Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs berücksichtigt werden.

ABB 37

Qualitätskriterien

Qualitätskriterien	
1. Pünktlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> vollständige Erfassung an repräsentativen Messpunkten monatliche Veröffentlichung der Pünktlichkeitsdaten monetäre Bewertung als Anreiz für Verkehrsunternehmen
2. Zuverlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> vollständige Erfassung der ausgefallenen Züge Schienersatzverkehr mit definierter Qualität Kürzung der Abgeltung bei ausgefallenen Zügen
3. „Weiche“ Qualitätskriterien	<ul style="list-style-type: none"> statistisch abgesicherte Erfassung durch Gutachter umfassendes Bewertungs- und Abrechnungsschema Bonus- und Maluszahlungen für Verkehrsunternehmen

Für die Stationen wurde gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein abgewandeltes Qualitätsmanagement entwickelt. Hintergrund ist, dass die Verträge mit den Infrastrukturunternehmen nicht durch das Land, sondern durch die Verkehrsunternehmen geschlossen werden.

2.4.2 Die nah.sh-Garantie

Seit April 2011 gilt im schleswig-holsteinischen Bahnverkehr die nah.sh-Garantie, die Fahrgästen im Schleswig-Holstein-Tarif im Falle von Verspätungen ab 20 Minuten, Zugausfällen und Anschlussverlusten eine Entschädigung von 50 Prozent des Fahrkartenwertes gewährt. Die Störungsursache spielt hierbei keine Rolle. Die Regelungen dieser freiwilligen Leistung des Landes sind identisch mit den Regelungen der Garantie im Hamburger Verkehrsverbund (HVV).

Die nah.sh-Garantie deckt damit auf freiwilliger Basis einen Bereich ab, der von den gesetzlichen Fahrgastrechten derzeit nur unzureichend erfasst wird. Mit der Entschädigung soll der entstandene Ärger auf Kundenseite zumindest teilweise kompensiert werden. Die generierten Störungsinformationen stehen wiederum dem Qualitätsmanagement für die nähere Analyse zu Verfügung.

Auf der Schiene hatte die nah.sh-Garantie einen erfolgreichen Start. Nächstes Ziel ist die Anwendung im gesamten SH-Tarifgebiet für Bahn und Bus. Für Fahrgäste mit HVV-Fahrkarte gilt die HVV-Garantie. (ABB 39)

ABB 38

Pünktlichkeit nach Teilnetzen

Verspätung ab 5 Minuten

Teilnetz	2008	2009	2010	2011	2012
West (NOB)	92,5 %	93,4 %	89,2 %	89,5 %	90,2 %
Nord (NOB) ¹⁾	95,1 %	96,5 %	93,7 %	93,8 %	-
Nord (RB SH)	93,4 %	92,0 %	87,5 %	91,8 %	94,8 %
Ost (RB SH) ²⁾	91,9 %	92,5 %	89,9 %	91,2 %	92,5 %
M.-V. (DB)	71,6 %	76,1 %	77,5 %	77,5 %	81,0 %
Mitte (RB SH) ²⁾	91,9 %	92,1 %	87,2 %	90,3 %	90,7 %
SHE (RB SH)	92,4 %	92,0 %	82,7 %	80,4 %	82,7 %
Nord (SHB) ³⁾	98,9 %	98,4 %	98,2 %	98,4 %	-
Nord (NBE)	98,2 %	98,0 %	96,6 %	97,7 %	98,3 %
AKN	98,2 %	98,2 %	98,0 %	96,9 %	98,9 %
Mittelwert ⁴⁾	92,8 %	93,2 %	90,0 %	91,4 %	92,7 %

1) 2012 WURDEN DIE LEISTUNGEN DER NOB IM TEILNETZ NORD DURCH DIE RB SH ÜBERNOMMEN.

2) BIS 2008 WURDEN DIE TEILNETZE MITTE UND OST GEMEINSAM AUSGEWERTET.

3) 2012 WURDEN DIE LEISTUNGEN DER SHB IM TEILNETZ NORD DURCH DIE NBE ÜBERNOMMEN.

4) GEWICHTET ANHAND DER ZUGKM JE TEILNETZ

QUELLE: LVS, 2014

ABB 39

Garantiefälle und Entschädigungen

Zeitraum	Fälle	Betrag	pro Fall
2011*	9.721	26.153,00 Euro	2,69 Euro
2012	7.310	23.652,30 Euro	3,24 Euro
2013	11.459	36.663,40 Euro	3,20 Euro
Gesamt**	28.490	86.468,70 Euro	3,04 Euro

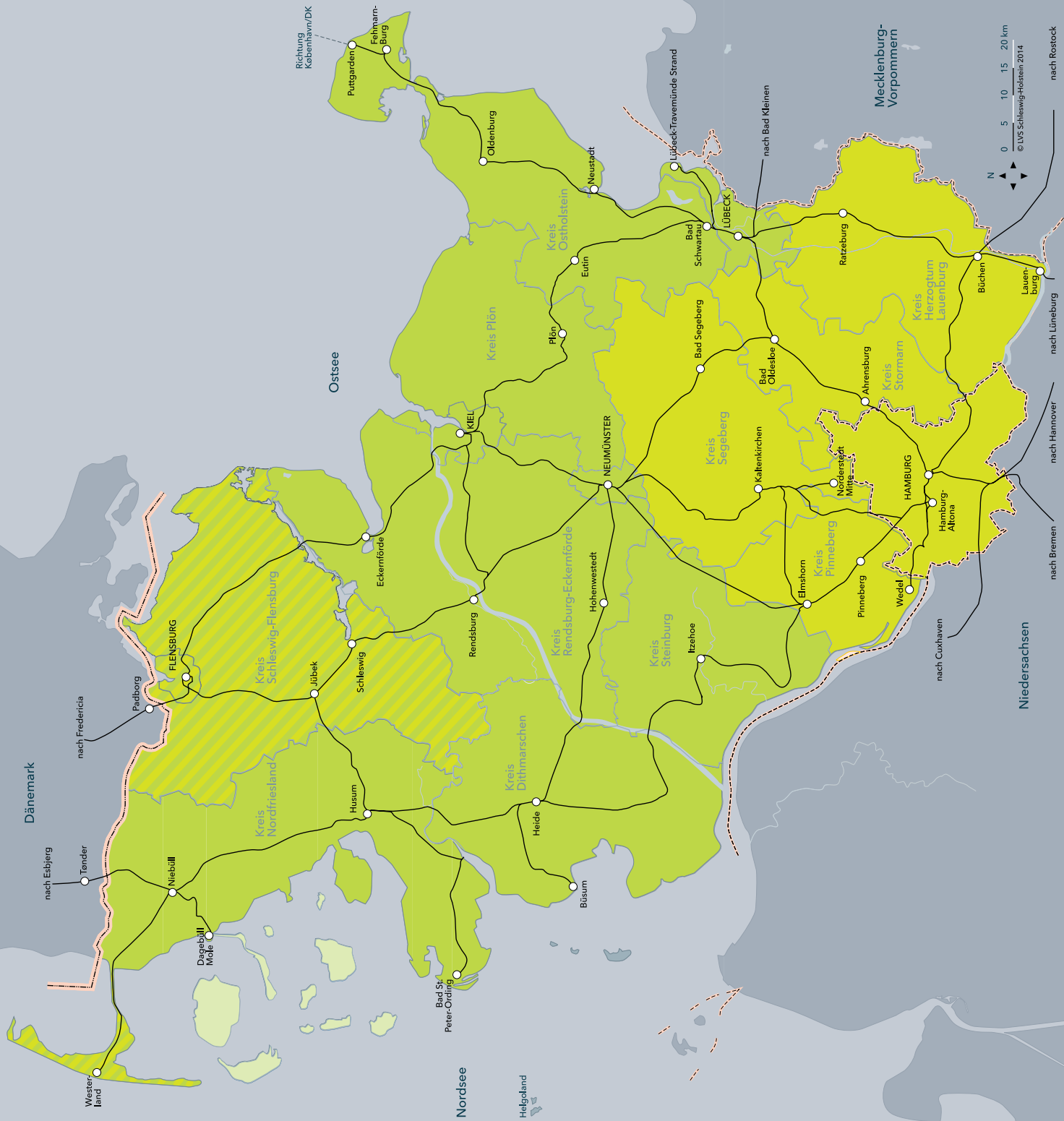
* AB 13.04.2011

** GESAMTSUMMEN VOM 13. APRIL 2011 BIS 31.12.2013

QUELLE: LVS, 2014

Schleswig-Holstein-Tarif

Geltungsbereich 2013



Schleswig-Holstein-Tarif Geltungsbereich 2013

- SH-Tarif gilt bei allen Bahnfahrten, Busfahrten und kombinierten Bahn-Bus-Fahrten
- Eigener Tarif und SH-Tarif, SH-Tarif gilt bei allen Bahnfahrten, kombinierten Bahn-Bus-Fahrten und bei Busfahrten über die Kreisgrenze hinaus
- SH-Tarif gilt bei allen Bahn- und Busfahrten aus dem HVV-Bereich hinaus in das übrige Schleswig-Holstein und umgekehrt
- Eigener Tarif
- Haltepunkt, Ort
- Bahnlinie
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVG Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
 © LVG Schleswig-Holstein 2014
 www.shah.sh

2.5 Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein

Der Schleswig-Holstein-Tarif

2002 wurde der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) im Bahnverkehr, 2005 dann auch im Busverkehr eingeführt. Mit Ausnahme der Busbinnenverkehre in Schleswig-Flensburg und Flensburg sowie auf Sylt gilt der SH-Tarif seit 2012 flächendeckend in Schleswig-Holstein. (ABB 40 UND 41)

Ein Vergleich der Zahlen ist nur bedingt möglich, da Umsätze in den bis heute bestehenden Verkehrsgemeinschaften nicht zu den SH-Tarif-Umsätzen gezählt wurden und somit nicht erfasst sind.

Der HVV-Tarif

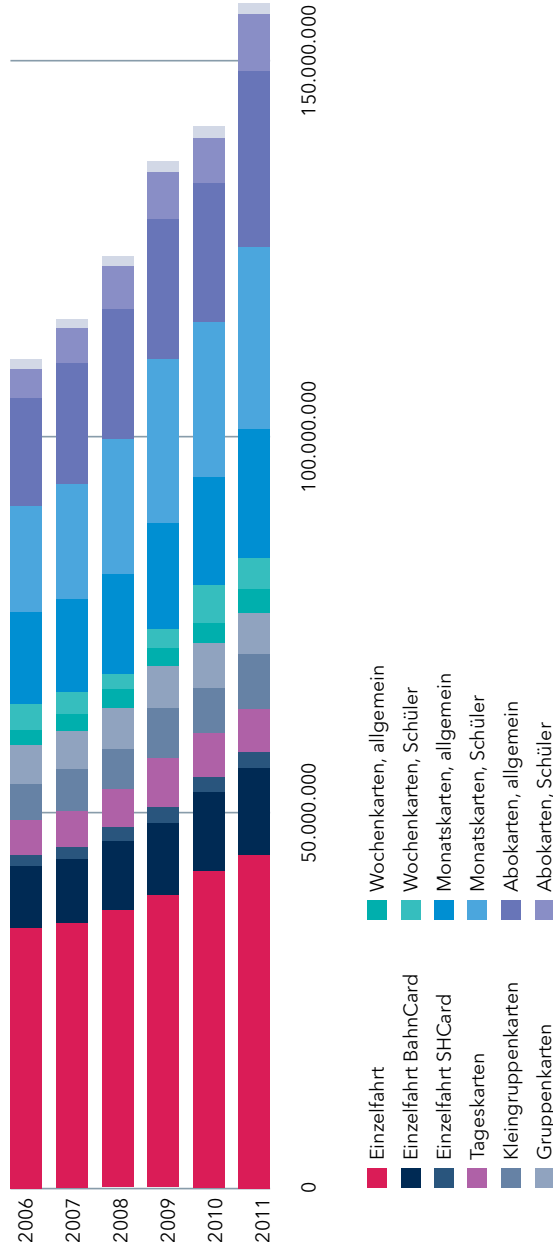
Der HVV-Tarif gilt für Fahrten innerhalb des Hamburger Stadtgebietes und Fahrten zwischen Hamburg und den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif besteht ein deutlicher Preisunterschied, insbesondere bei langen Fahrten und bei einzelnen Zeitkartensortimenten. Auf einigen Bahnverbindungen kommt es dadurch zu Tarifunterlaufungen und damit zu vermeidbaren Mindereinnahmen. Die Tarifbestimmungen des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs wurden in vielen Bereichen bereits harmonisiert.

Eigene Tarife

Für Fahrten innerhalb der Stadt Flensburg, des Kreises Schleswig-Flensburg und auf den Inseln Sylt, Föhr und Amrum gelten eigene Binnentarife der jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsgemeinschaften.

ABB 41

Umsatzentwicklung im Schleswig-Holstein-Tarif (in Millionen Euro)



QUELLE: NSH, 2013

2.5.1 Bisherige Entwicklung

Sortimentsentwicklung

Die bis zur Einführung des SH-Tarifs angebotenen Fahrplansortimente der kreisinternen Busverkehre wurden weitestgehend integriert. So gibt es für die Kreise und kreisfreien Städte zusätzlich zum landesweit gültigen Kernsortiment regionale Fahrpläneangebote mit eigenen Preisstufen und Tarifbestimmungen. Darunter auch Kombiangebote, die speziell für Touristen konzipiert sind. Darüber hinaus gibt es grenzüberschreitende Tarifangebote nach Dänemark (Nachbarticket, Grenzkiekticket, Fehmarn-Belt-Ticket). Die Struktur des Tarifs ist dadurch sehr komplex und soll in den kommenden Jahren vereinfacht werden. Von den im dritten LNVP vorgeschlagenen Sortimentsweiterungen wurde das Jobticket als nah.sh-Firmenabo im Sommer 2013 eingeführt.

Vertriebsentwicklung

Fahrgäste können Fahrkarten des SH-Tarifs im Reisezentrum, in einer Reiseagentur, in Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, an Automaten oder direkt beim Busfahrer erwerben.

Im Bahnverkehr gibt es in Schleswig-Holstein derzeit 87 personenbediente Verkaufsstellen. Diese werden entweder von den Verkehrsunternehmen selbst betrieben, oder es werden Dritte mit dem Vertrieb beauftragt. Häufig erfolgt der Vertrieb von Fahrkarten als Nebengeschäft in Kiosken oder Reisebüros. Darüber hinaus gibt es über 130 Verkaufsstellen der Busunternehmen.

Seit Oktober 2012 sind Einzelfahrkarten, Tages- und Kleingruppenkarten sowie Fahrradtagskarten ab Preisstufe 4 des SH-Tarifs als Online-Ticket über die Seite www.nah.sh erhältlich. Ab 2014 soll der SH-Tarif auch als Online-Ticket über www.bahn.de angeboten werden.

Für elektronische Ticketsysteme wurde bislang kein landesweiter Standard entwickelt. Von April 2008 bis Juni 2011 wurde für die Strecke Hamburg – Westerland ein javabasiertes Handyticket angeboten. Die Technik konnte sich nicht bei den Fahrgästen durchsetzen, das Projekt wurde daher nicht weitergeführt. Die Deutsche Bahn AG führte 2009 auf der Strecke Kiel – Lübeck und im Stadtverkehr Eutin ein technisches Pilotprojekt zu „Touch&Travel“ durch. Die Ergebnisse des Tests nutzte DB Vertrieb für die Weiterentwicklung in diesem Projekt. Die Deutsche Bahn AG bietet „Touch&Travel“ in Schleswig-Holstein seit Dezember 2012 auf Sylt an.

Der HVV ist seit 2007 Mitglied beim bundesweiten Projekt „Handyticket Deutschland“, das nach einer Testphase seit 2010 im Regelbetrieb läuft. Auch der Stadtverkehr Lübeck beteiligte sich zeitweise an diesem, auf der Java-Technik basierten Handyticket. Der Erfolg des Projektes blieb hinter den Erwartungen zurück. Daher entschied sich der Stadtverkehr Lübeck, aus diesem Projekt auszusteigen. Aufgrund des rapiden Anstiegs von Smartphones ist das Handyticket Deutschland nun auch über eine App erhältlich. Seit 2012 verfügt der HVV außerdem über ein eigenes Handyticket

(„mobilTicket“). Der HVV hat seine Teilnahme am Handyticket Deutschland zum Sommer 2014 gekündigt.

Um mit der technischen Entwicklung Stand zu halten und neue Zielgruppen anzusprechen, wird auch in Schleswig-Holstein und Hamburg intensiv über die Einführung landesweiter elektronischer Ticketsysteme nachgedacht. Seit Mitte 2012 wird in der HVV-Pilotregion (Bezirk und Landkreis Harburg) für Gelegenheitskunden die „HVV-Card“ angeboten, mit der Kunden Einzel- und Tageskarten bargeldlos am Fahrkartenautomaten oder beim Busfahrer kaufen können und noch einen Rabatt in Höhe von drei Prozent erhalten. Die vollständige Überführung aller HVV-Angebote in das elektronische Ticketing soll bis Ende 2016 umgesetzt werden.

2.5.2 Weiterentwicklung

<p>Die Schnittstelle SH-Tarif und HVV-Tarif</p> <p>Zwingende Voraussetzung für die Einführung des SH-Tarifs war die Kompatibilität mit dem HVV-Tarif. Fahrgäste im SH-Tarif können U- und S-Bahnen, Busse und Hafenfähren im Großbereich Hamburg nutzen, wenn der Start- oder Zielort Hamburg lautet.</p> <p>Jedoch gibt es durch den vor allem auf längeren Strecken vergleichsweise günstigen HVV-Tarif Unterlaufungsmöglichkeiten, so dass Fahrgäste mehrere Fahrscheine kaufen (HVV-Tarif bis Tarifgrenze, dann SH-Tarif), statt eine durchgehende Fahrkarte im SH-Tarif zu lösen. Eine weitere Ausweitung des HVV-Tarifgebietes nach Norden ist aus Sicht der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vor allem aus folgenden Gründen nicht sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Neukonzeption des HVV-Tarifs würde erforderlich. • Tarifliche Mindereinnahmen wären auszugleichen. • Tarifliche Ausgleichszahlungen würden die finanziellen Möglichkeiten für Angebots- bzw. Qualitätsverbesserungen mindern. 	<p>Die Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb</p> <p>Ziel der nächsten Jahre ist es, die Bekanntheit des Verbundes nah.sh und seiner Tarifangebote deutlich zu verbessern. Der SH-Tarif muss</p> <ul style="list-style-type: none"> • einfach, • modern und • kommunizierbar <p>werden. Mit den nachfolgenden Maßnahmen sollen diese Ziele erreicht und damit neue Kunden angesprochen werden.</p> <p>Tarifmaßnahmen</p> <p><i>Abbau der Komplexität des SH-Tarifs</i></p> <p>Vorrangiges Ziel ist eine vollumfängliche Anwendung des SH-Tarifs in ganz Schleswig-Holstein (außer in HVV-Kreisen). Dort, wo es heute mehrere Produkte für die gleiche Zielgruppe gibt, soll die Anzahl der Angebote reduziert werden. Konkret bedeutet das:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heute vorhandene regionale Sortimente sollen in Preis und Tarifbestimmungen vereinheitlicht (zum Beispiel Seniorenkarte) oder gegebenenfalls ersatzlos gestrichen werden. • Die Zusammenführung der Kleingruppenkarte im SH-Tarif mit dem Schleswig-Holstein-Ticket der Deutschen Bahn AG zu einem Ticket wird geprüft. • Die Einführung neuer Sortimente wird unter definierten Kriterien weiterhin ermöglicht. 	<p>Durch neue Anwendungsregeln werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preise für parallele Fahrtenangebote mit dem Ziel der Vereinheitlichung überprüft; • die heute angebotenen „Überwege“ aus Kundensicht geprüft und ggf. reduziert. <p><i>Erschließung neuer Zielgruppen</i></p> <p>Um neue Zielgruppen zu gewinnen, sollen folgende Konzepte konkretisiert und ihre Umsetzung geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines speziellen Tarifangebots für Touristen zur kostenfreien oder vergünstigten Fahrt im Urlaubsland Schleswig-Holstein. Land, LVS, Tourismusverband und TASH haben sich dieses Themas bereits angenommen und bereiten eine Studie vor. • Über eine direkte Ansprache von Personen zu besonderen Anlässen (zum Beispiel Volljährigkeit, Geburt des eigenen Kindes, Rentenbeginn, Neuanmeldungen) sollen diese über das Tarif- und Nahverkehrsangebot informiert werden. Mit dem Angebot, ein kostenfreies Schnupperangebot zu erhalten, sollen neue Kunden gewonnen und das Image des Nahverkehrs verbessert werden. Die Zusammenarbeit mit Bürger- und Ordnungsämtern ist notwendig.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die Kosten dieser Maßnahmen müssen noch ermittelt werden. Eine stärkere Einflussnahme der Aufgabenträger, die in der Vergangenheit wesentlich die Einführung des gemeinsamen SH-Tarifs und neue Tarifprodukte finanziert haben, wird angestrebt. Erlöse sind für die Verkehrsunternehmen eine wichtige Einnahmequelle und für die Aufgabenträger wichtiges Instrument der Nachfragesteuerung. Daher sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen an der Weiterentwicklung der Tarife und damit der Erlöse interessiert. Ein Vertrag zwischen den Aufgabenträgern (vertreten durch den geplanten Verbund) und den Verkehrsunternehmen (vertreten durch die NSH) soll die künftige Zusammenarbeit regeln.

Vertriebsmaßnahmen

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger wollen den Vertrieb gemeinsam weiterentwickeln. Dabei sollen unter anderem folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Einführung zusätzlicher Kombiangebote (Nahverkehr und Eintrittskarten oder Fahrtickets). Dies ist mit der geplanten technischen Umstellung des Tarifsystems einfacher möglich.
- Anerkennung von Fahrkarten des SH-Tarifs in Fernverkehrszielen.
- Einführung eines mobilen Tickets (App) in Zusammenhang mit der mobilen Fahrplanauskunft. Der Vertrieb über Mobiltelefon, Smartphone oder Chipkarten gewinnt bundesweit immer mehr an Bedeutung. Bisher gibt es in

Schleswig-Holstein diese Vertriebswege nicht. Die Erfolge zahlreicher Nahverkehrs-Apps, die Echtzeitauskunft bieten und auch ein mobiles Ticket verkaufen, zeigen, dass dieser neue Vertriebsweg den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommt.

- Einführung eines Bonus-Malus-Systems im Vertrieb.
- Durch Qualitätsprüfung soll eine objektive Bewertung von Verkaufsstellen anhand definierter Kriterien erfolgen. Werkzeug hierfür sind das Mystery Shopping und offene Prüfungen. Für das Controlling wird zusätzliches Personal benötigt.

- Landesweite Ausschreibung von Vertriebsdienstleistungen.
- Elektronische Ticketsysteme (E-Ticketing); bargeldloser Fahrscheinerwerb zum Beispiel über kontaktlose Chipkarten oder über Mobiltelefone.

Kommunikationsmaßnahmen

- Die Vorteile des Nahverkehrs und seiner Tarifangebote werden stärker beworben (Nutzung des Busverkehrs vor Ort, Kauf der Fahrkarte beim Busfahrer etc.).

- Nahverkehr in der Schule: Projektbezogene Veranstaltungen mit Verkehrsunternehmen, Landesverkehrswacht, Bundespolizei und Unfallkasse Nord für Grundschüler (Klassenstufe 4) vermitteln jungen Menschen einen Einblick in den modernen Nahverkehr und sensibilisieren sie für Abläufe im Nahverkehr. Ein ähnliches Projekt führt die HVV-Schulberatung durch, die bereits seit 1990 in enger Kooperation mit Landesbehörden und Lehrerfortbildung

ein umfassendes Angebot zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung entwickelt hat und damit Kinder aller Jahrgangsstufen und Schulformen erreicht (vgl. www.hvv-schulberatung.info). Eine entsprechende Einrichtung wäre auch in Schleswig-Holstein wünschenswert.

- Weiterentwicklung der (nah.)SH-Card zu einer (elektronischen) Mobilitätskarte (inklusive Carsharing, Fahrradverleih).
- Kennzeichnung der zum SH-Tarif gehörenden Unternehmen durch die konsequente Nutzung des nah.sh-Logos.

2.6 Kommunikation und Werbung

2.6.1 Stand der Nahverkehrskommunikation

Leitgedanke der Nahverkehrskommunikation ist es, den Kunden und Interessierten gegenüber als abgestimmtes System, als Verbund, aufzutreten. Angestrebt wird deshalb ein einheitlicher Auftritt des Nahverkehrs unter der Marke „nah.sh“. (ABB 42)

„nah.sh“ ist die Weiterentwicklung der seit 2002 bestehenden Marke „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben sich 2010 gemeinsam darauf verständigt, die neue Marke künftig zu verwenden. Zur Marke gehört ein ausgearbeitetes Corporate-Design (CD) mit Gestaltungsvorgaben, bisher vor allem für den Printbereich, aber auch für die Fahrzeugaußengestaltung und für das Innendesign von Bahnfahrzeugen. Bei den landesweiten Kommunikationsmaßnahmen wird dieses CD konsequent eingesetzt, auch erste regionale Produkte wie Fahrpläne oder Informationsflyer orientieren sich am nah.sh-CD. Gegenwärtig wird das CD von Unternehmen und Aufgabenträgern bei eigenen Kommunikationsmaßnahmen nicht oder nur selten genutzt, vertragsgemäß verwenden die Bahnunternehmen allerdings das nah.sh-Logo. Im Busbereich ist die Nutzung auch des Logos bisher noch auf Einzelfälle begrenzt. Für Kunden und Interessierte konnte deshalb bisher kein einheitliches Bild des Nahverkehrs entstehen.

(ABB 43 - NÄCHSTE SEITE)

ABB 42

nah.sh-Logo (neu)



nah.sh-Logo (alt)



Der Nahverkehr tritt seit Sommer 2011 im Internet auf der neuen Domain www.nah.sh und in neuem Design auf. Kern des Internetauftritts ist die Fahrplan- und Tarifauskunft mit dem neuen Preisberater. (ABB 44)

Darüber hinaus informieren in einem Blog LVS-Mitarbeiter über aktuelle Themen und Projekte – und alle Informationen zum Nahverkehr stehen auf www.nah.sh zur Verfügung. Auf www.nah.sh finden Kunden und Interessierte das Kontaktformular für Anregungen und Beschwerden, die der nah.sh-Kundendialog bearbeitet. Diese zentrale Kontaktstelle des Nahverkehrs ist montags bis sonnabends von 8 bis 18 Uhr auch telefonisch unter 01805-710707 zu erreichen. Ebenfalls per Kontaktformular auf www.nah.sh oder auch telefonisch können Kunden die nah.sh-Garantie in Anspruch nehmen. Die nah.sh-Garantie bietet Bahnkunden, die ihren Zielbahnhof mindestens 20 Minuten verspätet erreichen, eine Entschädigung in Höhe von 50 Prozent des Fahrkartenwertes (vgl. Kapitel 2.4.2).

Der Erfolg der landesweiten Kommunikationsmaßnahmen (insbesondere der Kampagnen) wird regelmäßig in einem Werbemonitor überprüft. Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass die Bekanntheit von nah.sh noch deutliches Entwicklungspotenzial hat, dass zugleich aber die Werbemotive und Slogans bekannt sind und dass die Werbung insgesamt sehr positiv beurteilt wird. (ABB 45 UND ABB 46)

ABB 43
Kannste-Motiv

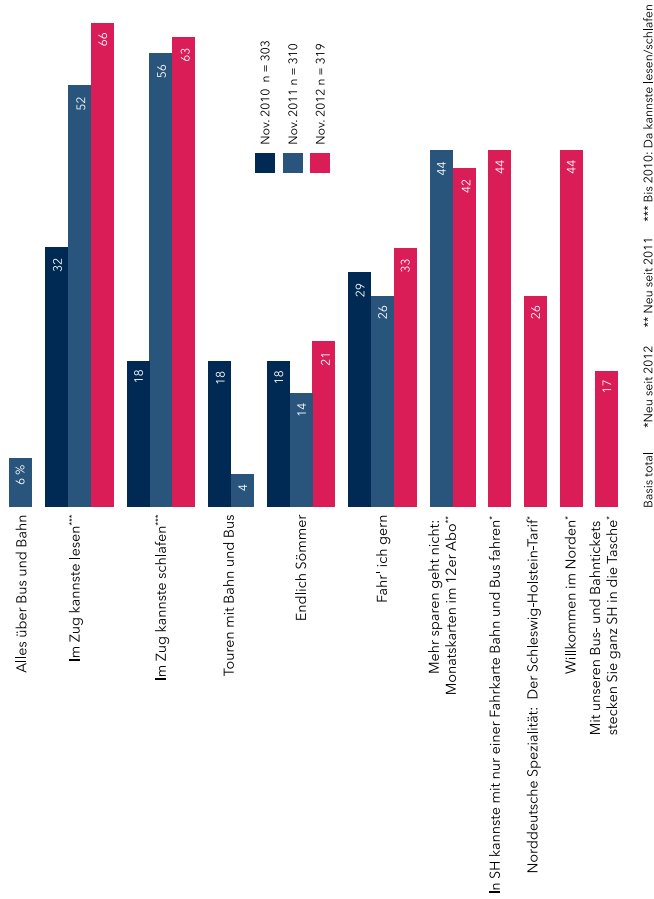


ABB 44
Screenshot www.nah.sh



ABB 45

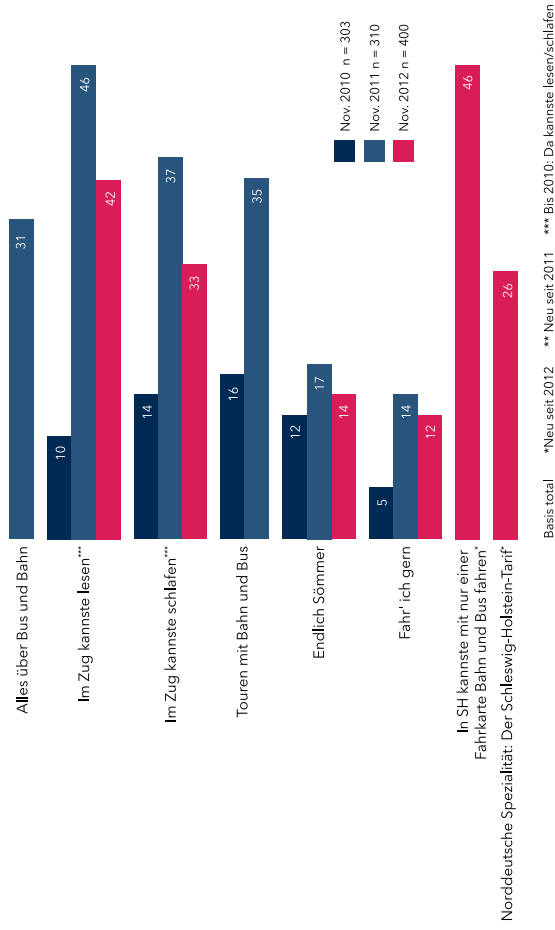
Sloganbekanntheit 2010-2012 Kiel (in Prozent)



QUELLE: F & P MARKETINGFORSCHUNG GMBH, 2013

ABB 46

Sloganbekanntheit 2010-2012 Umland (in Prozent)



QUELLE: F & P MARKETINGFORSCHUNG GMBH, 2013

ABB 47
Motiv Hamburg Inklusive

Regionale Kampagnen dienen dazu, in bestimmten Regionen einzelne Aspekte des Nahverkehrs besonders zielgerichtet zu kommunizieren. Ein Beispiel hierfür ist die Kampagne „Hamburg inklusive“, die sich insbesondere an Kunden und Interessierte in den an den HVV angrenzenden Kreisen richtet.

(ABB 47)

In den HVV-Kreisen gelten grundsätzlich die CD-Anforderungen des HVV. Der Tatsache, dass in diesen Kreisen auch der SH-Tarif gilt und Verbindungen vom HVV nach außen sowie von außerhalb in den HVV existieren, ist dabei in der Kommunikation Rechnung zu tragen.

Deutliche Defizite zeigt die Nahverkehrskommunikation noch bei der Information und Bewerbung spezieller Zielgruppen wie Touristen oder Schüler und bei der Kundenpflege. Unklare Zuständigkeiten, fehlende Abstimmungen und das Nebeneinander der Aktivitäten vieler Akteure verhindern hier bisher eine erfolgreiche Kommunikation.

Fahrzeuge und Haltestellen im Busverkehr sind landesweit sehr unterschiedlich gestaltet. Das nah.sh-Logo wird vereinzelt verwendet, die Farbgestaltung der Marke nah.sh wird in der Regel nicht aufgegriffen. Für den Fahrgast ist die Zugehörigkeit des Busverkehrs zum System Nahverkehr in Schleswig-Holstein in der Regel nicht zu erkennen.

www.nah.sh

Hamburg inklusive!

Erleben Sie Hamburgs beliebteste Attraktionen! Jetzt auf www.nah.sh Eintrittskarten gewinnen!

Denn der Schleswig-Holstein-Tarif gilt auch in Hamburg. Mit Ihrer Fahrkarte nach Hamburg können Sie dort alle Busse, U- und S-Bahnen sowie die Haltenfahrten des HVV nutzen.

Alle Infos zu Tickets und Tarifen gibt's beim nah.sh-Kundensalut unter T 018-05-710707 (14 Cj/Min, aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis maximal 42 Cj/Min) und auf www.nah.sh.

nah.sh
Der Nahverkehr

2.6.2 Weiterentwicklung

Künftig wird es darum gehen, die Nahverkehrskommunikation im System zu vereinheitlichen und die vorhandenen Gestaltungselemente konsequent einzusetzen. Das nah.sh-CD soll mittelfristig mit dem neuen Landesdesign weiterentwickelt werden. Die Grundsätze für die Nutzung des nah.sh-Designs gelten gleichermaßen für die Weiterentwicklung. Im Bahnnetz Mitte gilt ab der Betriebsaufnahme im Dezember 2014, dass alle Werbemittel im nah.sh-Corporate Design erscheinen werden und dass auch die Züge CD-konform gestaltet werden. Ziel dieser Vereinbarung ist es, den Nahverkehr Kunden und Öffentlichkeit gegenüber einheitlich auftreten zu lassen – und damit auch die Position gegenüber der Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu verbessern.

Dieser Weg ist konsequent weiter zu beschreiten, entsprechende Regelungen sind in den Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu treffen. Das gilt sowohl für den Bahn- als auch für den Busverkehr. Ziel ist es, dass sich alle Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden, am nah.sh-CD orientieren. Dabei bietet das nah.sh-CD den Unternehmen weiterhin die Möglichkeit der Selbstdarstellung, insbesondere auch der jeweiligen Unternehmenslogos.

Im Arbeitskreis Kommunikation arbeiten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zusammen, um das nah.sh-CD weiterzuentwickeln und um weitere Anwendungsfälle zu ergänzen. Insbesondere sind hier noch Vorgaben für die Gestaltung von Stationen und Haltestellen und von Informations- und Vertriebsstellen zu entwickeln.

Die Verkehrsunternehmen sind künftig in geeigneter Weise an den Kosten der unternehmensübergreifenden Kommunikation zu beteiligen. Für den Bahnverkehr ist das in den Verkehrsverträgen bereits geregelt, im Busverkehr steht eine entsprechende Regelung noch aus. Zu den Kommunikationskosten gehören auch die Kosten für die landesweite Fahrplanauskunft und für den zentralen nah.sh-Kundendialog.

Über den Kernbereich der Kommunikation, den gemeinsamen und einheitlichen Auftritt hinaus sind weitere Marketingbereiche im Sinne eines noch zu entwickelnden Gesamtmarketingkonzeptes künftig zu bearbeiten. Wichtige Projekte sind unter anderem die Ausweitung der nah.sh-Garantie auf den Busverkehr, die Schaffung eines wirksamen Kundengewinnungs- und Kundenbindungsmanagements, die Betreuung besonderer Zielgruppen wie Schüler oder Touristen, ein konsequentes Multiplikatorenmarketing und die enge Kooperation mit Nutznießern des Nahverkehrs.

Echtzeitinformation

„Ist mein Bus oder Zug pünktlich?“ „Erreiche ich den Bus trotz der Verspätung meines Zuges noch?“ – Diese Fragen der Fahrgäste sollen in Zukunft durch ein landesweites Echtzeitinformationssystem beantwortet und das System aus Bus und Bahn besser verknüpft werden. Die Fahrplan-Echtzeitinformationen von Eisenbahnverkehrs- und Busunternehmen sollen auf einer zentralen Datendrehscheibe (ZDD) gesammelt und an angeschlossene Auskunftssysteme weitergegeben werden. Neben dynamischen Fahrgastinformationen anzeigen an Haltestellen spielt die mobile Fahrplanauskunft eine immer größere Rolle. Das Land Schleswig-Holstein hat sich bereit erklärt, für das Vorhaben in den Jahren 2013 bis 2016 insgesamt 10 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen. Die Umsetzung ist hauptsächlich für die Jahre 2014–2015 geplant.

2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein

<p>Das Land Schleswig-Holstein hat die Planung und Bestellung des Bahnverkehrs und die damit verbundenen Aufgaben und Finanzierungsmittel seit 1995 kontinuierlich in der LVS gebündelt. Mit der Übertragung der Kommunalisierungsmittel (Kapitel 3.1.4) im Jahr 2007 und der Zustimmung für die Erteilung von Liniengenehmigungen im Busverkehr auf die regionalen Aufgabenträger ab 2013 ist die Bündelung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung vorerst abgeschlossen.</p> <p>Das Engagement der öffentlichen Träger für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs ist groß. Die Aufgabenträger (Kreise, kreisfreie Städte und Land) konnten bereits einige landesweite Projekte gemeinsam umsetzen oder anschieben, oft mit Einsatz zusätzlicher Finanzmittel der Aufgabenträger. Bei diesen Projekten handelt es sich jedoch immer um Einzelprojekte. Es gibt keine gemeinsame und verbindliche Leitlinie der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein. Die Umsetzung landesweiter Ideen erfolgt in den Kreisen und kreisfreien Städten sehr unterschiedlich.</p>	<p>Mit der Einführung des SH-Tarifs im Jahr 2002 wurde ein wichtiger Schritt zur einfachen Nutzung des Nahverkehrs begonnen. Die Aufgabenträger haben den SH-Tarif durch eine Anschubfinanzierung und den Ausgleich anfänglicher Mindereinnahmen maßgeblich mit auf den Weg gebracht. In der NSH GmbH haben sich die schleswig-holsteinischen Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen, um das Einnahme-Aufteilungsverfahren des Tarifs zu organisieren.</p> <p>Die mit der Einführung eines gemeinsamen Tarifs für Bus und Bahn verfolgten Ziele „Einheitlichkeit“, „Wiedererkennbarkeit“ und „Einfachheit“ für die Kunden wurden bislang jedoch noch nicht zufriedenstellend erreicht.</p> <p>Die Notwendigkeit, Bahn- und Busangebote aufeinander abzustimmen, wird von allen Beteiligten gesehen. Mit dem ITF wurde die Abstimmung der Bahnverkehre untereinander optimiert. Eine konsequente landesweite Abstimmung mit dem Busverkehr ist bislang nicht erfolgt. Die regionalen Nahverkehrspläne enthalten in der Regel geplante regionale Maßnahmen, kreisübergreifende Planungsansätze für die Busverkehre fehlen zumeist. Bislang ist es noch nicht gelungen, die Ideen eines vernetzten Bahn-Busnetzes zu einem Gesamtkonzept zusammenzufassen.</p>	<p>Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben die gemeinsame Marke „nah.sh“ für den Nahverkehr entwickelt. Die Marke wird bislang jedoch noch nicht konsequent verwendet, und auch die Vorteile des landesweiten Tarifs werden nicht in allen Regionen gleichermaßen herausgestellt.</p> <p>Die vertraglichen Beziehungen zu den Verkehrsunternehmen werden von den Aufgabenträgern sehr unterschiedlich gestaltet. Im Bahnverkehr hat das Land für fast alle Leistungen Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen. Die Verträge wurden in der Regel wettbewerblich vergeben. Im Busverkehr gehen die Kreise und kreisfreien Städte unterschiedliche Wege. Verkehrsverträge, die zwischen Kreisen und Busunternehmen bestehen, wurden zum Teil direkt, zum Teil in wettbewerblichen Verfahren vergeben. Daneben werden Busverkehrsleistungen ausschließlich auf Basis von Linienkonzessionen erbracht.</p> <p>Eine Abstimmung der Aufgabenträger über vertragliche Regelungen erfolgt nur teilweise.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fazit

Trotz vieler Anstrengungen, die in den vergangenen Jahren von allen Beteiligten unternommen wurden, um den Nahverkehr als Gesamtsystem weiterzuentwickeln, ist dies für Kunden, Bürger und Wirtschaft noch nicht ausreichend erkennbar. Beispiele aus anderen Verbundregionen (zum Beispiel Hamburger Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) zeigen, dass sich Bürger und Kunden mit dem Nahverkehr identifizieren, wenn sie ihn als einheitliches und zusammengehörendes Produkt erkennen.

Die gute Qualität des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein ist unter diesen Bedingungen auch organisatorisch zu sichern und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten weiter auszubauen.

Hinzu kommt, dass folgende Rahmenbedingungen neue Aktivitäten aller Akteure fordern:

- Die begrenzt zur Verfügung stehenden Finanzmittel (Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2015, Wegfall des GVFG im Jahr 2019, Kommunalisierungs- und Landesmittel).
- Die Änderungen in der Schullandschaft und Auswirkungen auf die Schülerbeförderung.
- Geänderte Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, zum Beispiel aufgrund des demografischen Wandels und der Entwicklung der Energiepreise.
- Forderung von Wirtschaft, Tourismus und Politik an eine hohe Bahn- und Busqualität.
- Die gesetzlichen Anforderungen an eine transparente Vergabe öffentlicher Mittel (EU VO 1370/2009) und die Vergabe von Verkehrsleistungen.
- Neue Anforderungen an die Nahverkehrsplanung im novellierten PBefG ab 01.01.2013 und die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).
- Anforderungen an den Nahverkehr, die sich aus den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein (Integriertes Energie- und Klimakonzept für Schleswig-Holstein, 2011) ergeben.

Einheitliche, moderne Standards für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes sind notwendig, um das Image des Nahverkehrs und damit die Akzeptanz bei den Fahrgästen zu verbessern.

Um die erreichte Qualität zu sichern und die zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel effizient einsetzen zu können, müssen Bahn und Bus als ein System verstanden werden. Dies ist möglich durch eine optimierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger untereinander und klare Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen. Die schleswig-holsteinischen Aufgabenträger wollen sich daher zu einem Verkehrsverbund zusammenschließen. Die LVS GmbH, bei der heute schon alle Aufgabenträger Gesellschafter sind, wird zur Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) umgewandelt. Die NAH.SH GmbH vertritt die Interessen der Aufgabenträger bei übergeordneten Themen und auf Wunsch auch in Einzelfragen. Dabei werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten von Land, Kreisen und kreisfreien Städten nicht in Frage gestellt.

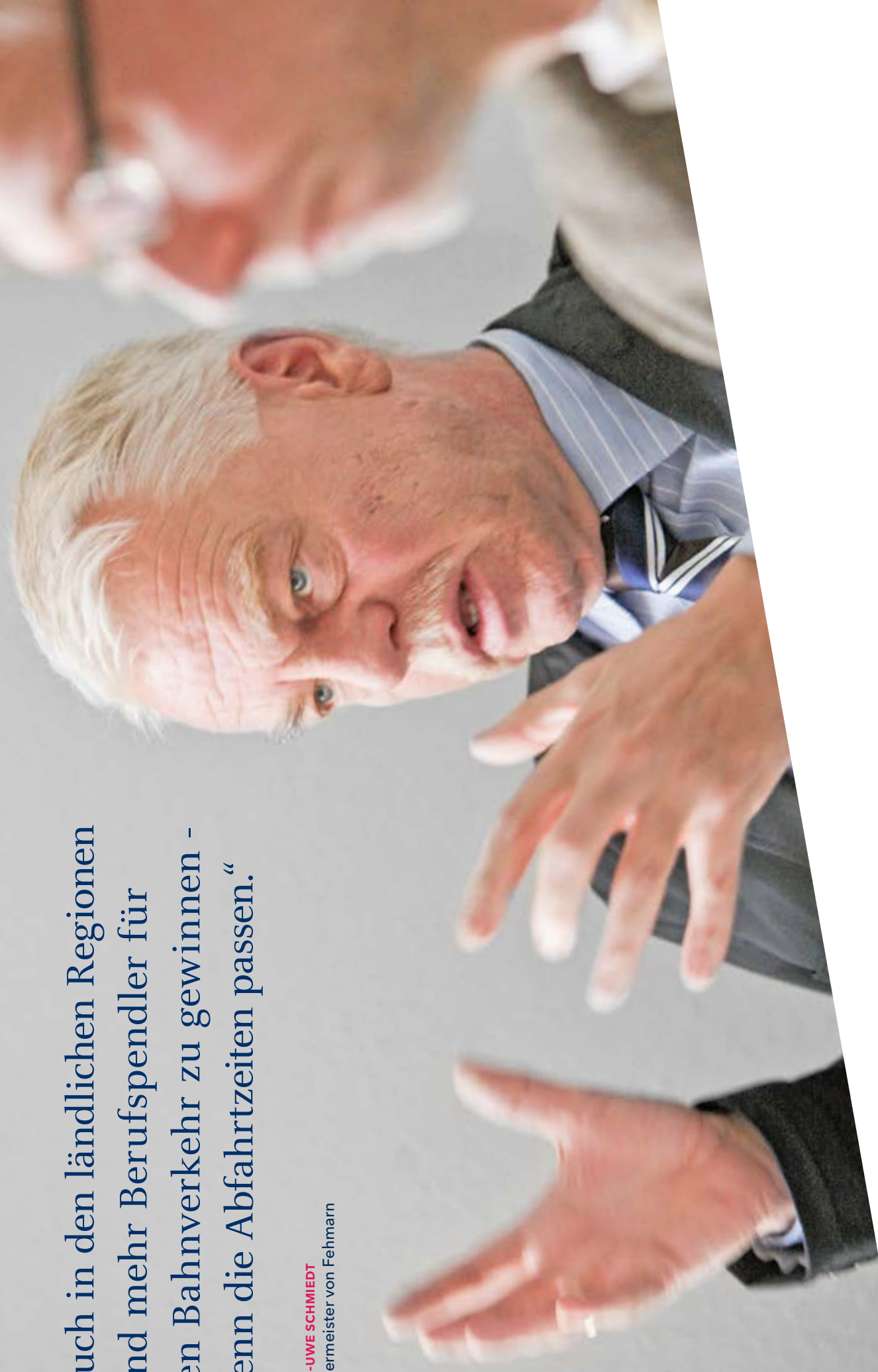
Geplante Aufgaben und Struktur der „NAH.SH GmbH“

- Die NAH.SH GmbH ist eine Gesellschaft aller schleswig-holsteinischen Kreise, kreisfreien Städte und des Landes Schleswig-Holstein. Ihre Aufgaben und Zuständigkeiten sind im Gesellschaftsvertrag beschrieben. Die Zusammenarbeit der Gesellschaftler regelt eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖRV). Wesentlicher Bestandteil der ÖRV ist der Verbundausschuss, der u. a. über finanzwirksame Maßnahmen entscheidet.
- Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgt größtenteils durch das Land. Die Kreise und kreisfreien Städte, in deren Zuständigkeitsbereich der SH-Tarif Anwendung findet und die nicht in einem Verkehrsverbund mit eigenem Verbundtarif integriert sind, finanzieren die Gesellschaft zu je 50.000 € pro Jahr mit. Hierfür erhalten diese Aufgabenträger über die „Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen“ eine zweckgebundene Pauschale.
- Die HVV-Kreise sind gleichzeitig Partner im Hamburger Verkehrsverbund und gestalten ihren Nahverkehr im Verbundgebiet nach den dort vereinbarten Regeln. Sie finanzieren die NAH.SH GmbH daher nicht mit.
- Die NAH.SH GmbH übernimmt Aufgaben mit überregionaler Bedeutung sowie Aufgaben, deren Erledigung dazu dient, dass Zugangshemmnisse zum Nahverkehr beseitigt bzw. minimiert werden und dass der Fahrgast diesen als einheitliches System wahrnimmt.

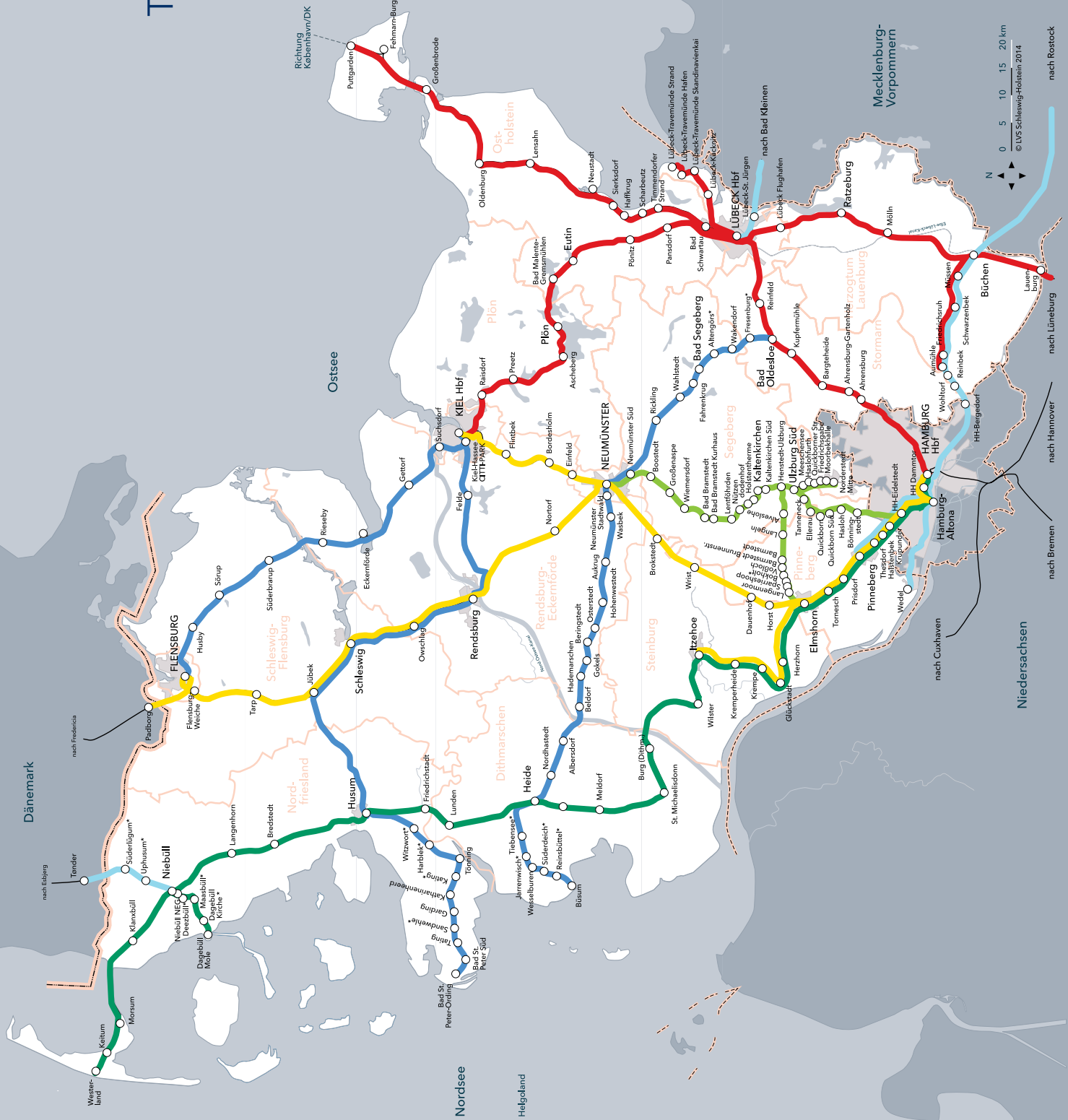
- Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben weiterhin zuständig für ihren Nahverkehr vor Ort.
 - Die NAH.SH GmbH wird bei relevanten Themen mit benachbarten Aufgabenträgern (vor allem dem HVV) zusammenarbeiten. Die Verkehrsunternehmen sind Partner im Verbund. Es wird eine enge Zusammenarbeit angestrebt.
- Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) behält ihre Bedeutung als zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Sie koordiniert den gemeinschaftlichen Betrieb und die Weiterentwicklung des Tarifs innerhalb der Unternehmen und managt die Aufteilung der SH-Tarifeinnahmen. Sie vertritt die Interessen der Verkehrsunternehmen.
- Die NSH und die LVS bzw. die künftige NAH.SH vereinbaren ihre Zusammenarbeit vor allem bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifvertrages.

„Auch in den ländlichen Regionen sind mehr Berufspendler für den Bahnverkehr zu gewinnen - wenn die Abfahrtszeiten passen.“

OTTO-UWE SCHMIEDT
Bürgermeister von Fehmarn



Teilnetze im Wettbewerb Stand 2012



Teilnetze im Wettbewerb Stand 2012

- █ Netz Nord
- █ Netz Mitte
- █ Netz West
- █ Netz Ost
- █ Netz Südholstein
- █ einzelne Linien
- Haltepunkt, Ort
- Bahnlinie
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
 Telefon: 0431 70797 (14 C/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 C/Min.)
 www.nah.sh



2.8 Wettbewerb im Nahverkehr

2.8.1 Die Situation im Bahnverkehr in Deutschland

Der Wettbewerb im deutschen Bahnverkehr hat sich seit der Finanzkrise und den seit 2010 größeren zur Vergabe anstehenden Leistungsvolumen deutlich verändert. In den ersten Jahren nach der Regionalisierung Mitte der 90er Jahre wurden relativ wenig Verkehrsverträge öffentlich ausgeschrieben und es gab eine relativ hohe Zahl von Bietern in den einzelnen Vergabeverfahren. Mit der Finanzkrise bekamen Bieter zunehmend Schwierigkeiten, die nötigen Finanzmittel für die Beschaffung von Fahrzeugen am Markt zu erhalten. Gleichzeitig hat sich die Anzahl der Vergabeverfahren in Deutschland in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Durch diese beiden Entwicklungen hat die Zahl der Bieter in den einzelnen Vergabeverfahren abgenommen und Aufgabenträger haben oftmals Schwierigkeiten, einen wirkungsvollen Wettbewerb zu erreichen. Deshalb gehen Aufgabenträger in Deutschland vermehrt neue Wege – etwa durch Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung mit verschiedenen Garantien und mit erhöhter Sensibilität für Kalkulationsrisiken der Bieter.

2.8.2 Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein

Das Wettbewerbskonzept des Landes aus dem Jahr 2001 wurde mittlerweile weitgehend umgesetzt: Alle Netze, die bis November 2000 von der Deutschen Bahn AG betrieben wurden, sind mindestens einmal ausgeschrieben worden. Das Teilnetz Nord wurde zur Betriebsaufnahme 2011 bereits zum zweiten Mal ausgeschrieben. Die zweite Vergabe des Teilnetzes West (Betriebsaufnahme 2015) läuft. Nicht umgesetzt wurde bislang die Vergabe des Netzes Südholstein (AKN-Stammnetz), da die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Eigentümer der AKN noch kein Entwicklungskonzept für das Unternehmen miteinander vereinbart haben. **(ABB 48)**

Mit den bis zum Jahr 2012 durchgeführten Vergabeverfahren konnte das Land erhebliche Qualitätsverbesserungen und Einsparungen erreichen, die in großen Teilen in Angebotsverbesserungen des Nahverkehrs investiert werden konnten.

Folgende Linien in Schleswig-Holstein werden von Nachbaraufgabenträgern federführend betreut:

- Hamburg – Büchen – Schwerin; 0,3 Millionen Zugkm pro Jahr in Schleswig-Holstein; Aufgabenträger Mecklenburg-Vorpommern; Betriebsaufnahme 2019,
- Lübeck – Bad Kleinen; 0,1 Millionen Zugkm pro Jahr; Aufgabenträger Mecklenburg-Vorpommern; Betriebsaufnahme Dezember 2014,
- Niebüll – Tondern; 0,1 Millionen Zugkm pro Jahr; Aufgabenträger Dänemark; Betriebsaufnahme 2018 oder 2020
- S-Bahn Hamburg – Wedel/Aumühle/Pinneberg; 0,9 Millionen Zugkm pro Jahr; Aufgabenträger Hamburg; Betriebsaufnahme 2018.

Weiterentwicklung des Wettbewerbs

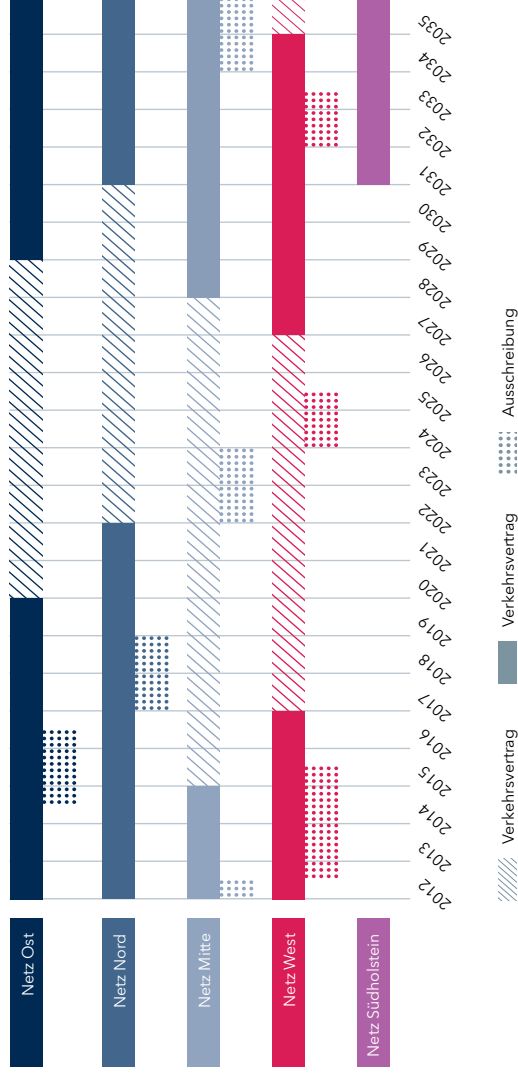
Der Weg des Wettbewerbs im Bahnverkehr wird fortgesetzt. Dabei wird sich das Land an der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 08.02.2011 (Az. X ZB 4/10) orientieren, dass Verträge über Bahnverkehrsleistungen, die nicht die Gestalt einer Dienstleistungskonzession (eines reinen Nettovertrages) haben, grundsätzlich nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ausgeschrieben werden müssen. Dies gilt, sofern nicht Spezialvorschriften der Vergabeverordnung (VgV) oder der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil A, (VOL/A) ausnahmsweise eine freihändige Vergabe erlauben.

<p>Die im LNVP 2008-2012 beschriebene Einteilung in fünf Teilnetze bleibt bestehen, jedoch werden folgende Anpassungen vorgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Soweit die AKN-Strecken im Wettbewerb vergeben werden, sind diese nach Möglichkeit dem Netz Nord Los B (Bad Oldesloe – Neumünster – Heide – Büsum) zuzuordnen. Auf diese Weise würde ein Netz mit 3,8 Millionen Zugkm je Jahr entstehen, das einheitlich mit Dieseltriebwagen betrieben und in „Netz Süd“ umbenannt wird. Mit der Umstellung der Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen auf S-Bahn-Betrieb würde diese aus dem Netz Südholstein herausgelöst und in das Verkehrssystem der S-Bahn Hamburg integriert werden. Die derzeit geplante Einbindung von einzelnen Linien des Bahnverkehrs in das S-Bahn-System Hamburg (Betrieb mit Zweisystem-Fahrzeugen) wird ebenfalls zu Veränderungen der Teilnetze führen: Mit der Umstellung auf S-Bahn-Betrieb wird die heutige Regional-Bahn Hamburg – Bad Oldesloe als „S4-Ost“ aus dem Netz Ost herausgelöst und als eigenständiges S-Bahn-Netz ausgeschrieben (Hamburg-Altona – City-Tunnel – Hamburg Hbf – Bad Oldesloe). Die ab 2027 geplante Inbetriebnahme der S4-West (Hamburg Hauptbahnhof – Itzehoe/Kellinghusen) würde dazu führen, dass das heutige Netz Mitte Los B mit der „S4 Ost“ in einem Netz „S4“ zusammengefasst wird. Falls der Abschnitt Itzehoe – Heide elektrifiziert werden sollte, ist die heutige Linie Heide – Itzehoe mit der Linie Itzehoe – Hamburg zu verbinden und dem Netz Mitte Los B 	<p>bzw. der „S4 West“ zuzuordnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die heute dem Netz Ost zugeordnete Linie Aumühle – Büchen (inklusive einiger Züge in der Hauptverkehrszeit Hamburg Hauptbahnhof – Büchen) könnte in Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg auch dem Teilnetz Ostseeküste des Landes Mecklenburg-Vorpommern zugeordnet werden. <p>Die Vertragslaufzeiten werden möglichst so gestaltet, dass Ausschreibungen und Betriebsaufnahmen jeweils im Abstand von etwa zwei Jahren erfolgen können. (ABB 49)</p> <p>Es ist zu erwarten, dass die kommenden Ausschreibungen zu keinen wesentlichen Einsparungen mehr führen werden, da (mit Ausnahme des Netzes Südholstein) nur noch Netze vergeben werden, die bereits einmal im Wettbewerb vergeben wurden.</p>	<p>Wettbewerb im Busverkehr</p> <p>Die Kreise und kreisfreien Städten haben unterschiedliche Möglichkeiten, ihre Verkehrsleistungen rechtssicher zu vergeben.</p> <p>Mehrere Kreise und kreisfreie Städte haben bereits Verkehrsverträge im Wettbewerb vergeben. Je nach örtlicher Situation erfolgte die Vergabe nach EG VO 1370 oder nach VOL/A EG. Im Jahr 2010/2011 waren insgesamt ca. 35 Verträge nach Wettbewerbskriterien geschlossen. Davon wurden rund 60 Prozent direkt nach EG VO 1370 vergeben (zum Teil erfolgte die Vergabe vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung), acht Prozent im Wettbewerb nach EG VO 1370. Eine Vergabe im offenen Verfahren nach VOL/A EG wurde für 34 Prozent der Verträge gewählt. Einsparungen durch Ausschreibungen im Busverkehr wurden in geringerem Umfang erzielt als im Bahnverkehr (Quelle: LVS).</p>	<p>Das seit dem 01.01.2013 novellierte, an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasste PBefG stärkt die Aufgabenträger des Nahverkehrs. Hervorzuheben ist vor allem, dass diese durch das novellierte PBefG in die Lage versetzt wurden, über die Vorabkennzeichnung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Angebot im Nahverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verbindlich zu definieren. Dies kann durch einen Verweis auf den Nahverkehrsplan geschehen, so dass diesem eine stärkere Rolle zukommt als bisher. Insbesondere können die Aufgabenträger im Nahverkehrsplan Losgrößen festlegen (Netze, Teilnetze, Linienbündel, Einzellinien). Ein</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Verkehrsunternehmen kann innerhalb von drei Monaten nach der Vorabkennzeichnung einen Antrag auf Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen stellen. Ein solcher Antrag kann nur erfolgreich sein, wenn er mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und von den Anforderungen der Vorabkennzeichnung nicht wesentlich abweicht (§ 13 Abs. 2a PBefG). Wird kein Antrag gestellt, kann der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nach den jeweils geltenden Verfahrensregeln vergeben.

ABB 49

Wettbewerbsfahrplan im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein



QUELLE: LVS, 2013

2.8.3 Verkehrsverträge

Bislang hat das Land im Bahnverkehr Verkehrsverträge mit folgenden Eckpunkten vergeben:

- Erlösverantwortung beim Eisenbahnverkehrsunternehmen (Nettovertrag) mit zunehmender Absicherung von Erlösriskien durch das Land.
- Laufzeit in der Regel zehn Jahre.
- Qualitätssteuerung über ein QMS sowie in neueren Verträgen mit nah.sh-Garantie.
- Funktionale Vorgabe von Fahrzeuganforderungen und Auswahl der Fahrzeuge durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Zunehmend stärkere Verantwortung des Landes bei der Fahrzeugfinanzierung (unter anderem Wiedereinsatz- und Kapitaldienstgarantien).
- Auswahl der Werkstatt durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- In der Regel konstruktive Vorgabe des Fahrplanes durch das Land.

Weiterentwicklung Verkehrsverträge

Grundsätzlich ist die Erlösverantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens ein effektiver Anreiz für eine hohe Leistungsqualität, da diese die Fahrgastnachfrage und somit auch die Erlöse steigern kann. Andererseits sind aus Sicht von Land und LVS mehr Einflussmöglichkeiten des Aufgabenträgers auf die Tarifgestaltung erforderlich, um eine kundenfreundliche und nachfragestärkende Tariflandschaft zu erreichen. Hier führt die Erlösverantwortung der Unterneh-

men bislang zu schwierigen Diskussionsprozessen, da zwischen Unternehmen und Aufgabenträger oft unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Erlöswirkung von Tarifänderungen bestehen. Auf Basis von Brutto-Verträgen (Erlösverantwortung beim Aufgabenträger) sind die Gestaltungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers hingegen deutlich stärker ausgeprägt. Vor diesem Hintergrund sind die Interessen des Aufgabenträgers an starken Anreizen für das Unternehmen einerseits und an Einfluss auf die Tarifgestaltung andererseits gegeneinander abzuwägen und Instrumente zu entwickeln, die das Erreichen beider Ziele möglichst weitgehend sicherstellen.

Zehn Jahre werden weiterhin als eine sinnvolle Vertragslaufzeit eingeschätzt, bei der einerseits einmalige Vorlaufkosten auf einen ausreichend langen Zeitraum umgelegt werden können und andererseits die Zeitdauer, nach welcher der Aufgabenträger grundsätzliche Neugestaltungen durch einen neuen Verkehrsvertrag vornehmen kann, überschaubar bleibt. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen stärkeren Engagement des Landes bei der Fahrzeugfinanzierung können jedoch abweichende Vertragslaufzeiten sinnvoll sein (Beispiel Netz Mitte mit Laufzeit von 13 Jahren).

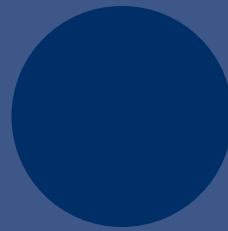
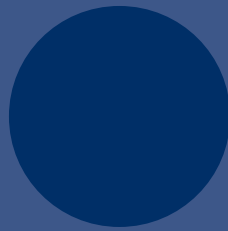
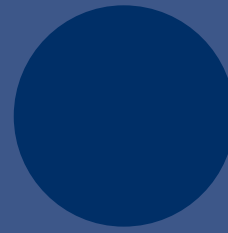
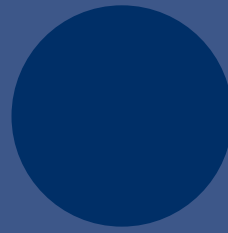
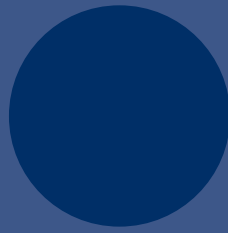
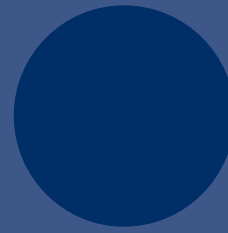
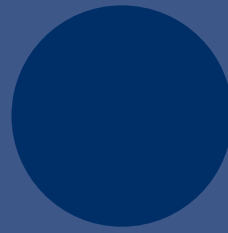
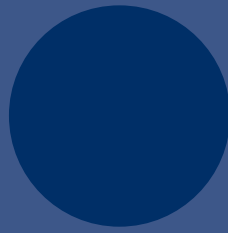
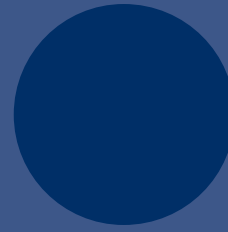
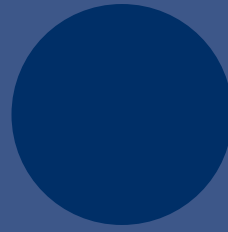
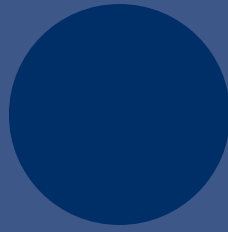
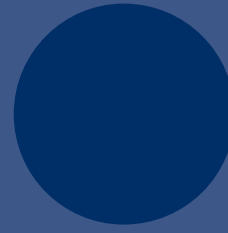
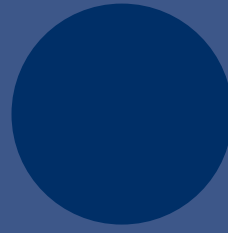
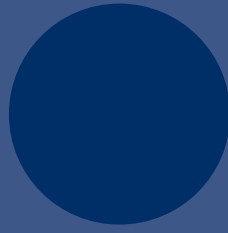
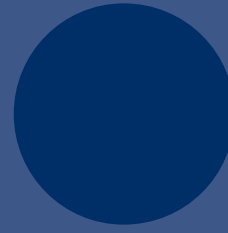
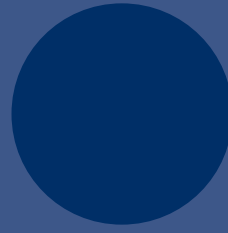
Das bestehende QMS hat sich bewährt, weil es über die exakt messbaren Qualitätskriterien (Pünktlichkeit u. a.) hinaus auch die „weichen“ Merkmale (Sauberkeit, Service) in den Fokus rückt. Dabei sind kleinere Anpassungen (insbesondere der

Zielwerte) für jeden neu zu entwickelnden Verkehrsvertrag zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Mit der Auswahl der Fahrzeuge durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen werden die speziellen Kompetenzen bei der Fahrzeugbeschaffung sinnvoll genutzt. Lediglich Wiedereinsatzgarantien führen dazu, dass das Land die Nutzung bestimmter Fahrzeuge in Folgevergaben vorschreiben muss.

Soweit und solange es zur Sicherung eines ausreichenden Wettbewerbes erforderlich ist, wird das Land in den Vergabeverfahren Instrumente zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung anbieten. Dabei ist auch die Weiterentwicklung der Instrumente zu einer Fahrzeugbereitstellung durch Dritte vertragsbezogen zu prüfen. Bei der Vergabe des Netzes West zur Betriebsaufnahme 2015 wird dieses Modell als Folge der 2005 vom Land ausgesprochenen Wiedereinsatzgarantie derzeit umgesetzt.





Umsetzung der Maßnahmen

MON



DR. CATRIN HOMP Die Geschäftsführerin des Tourismusverbandes SH setzt sich auf verschiedenen politischen Ebenen und in allen touristisch relevanten Bereichen für die Weiterentwicklung des Tourismus im Land ein.



FREDERIK ERDMANN Verantwortet bei der IHK Flensburg das Referat Infrastruktur, Verkehr und maritime Wirtschaft im Geschäftsbereich Standortpolitik.



DIRK NICOLAISEN Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der IHK Flensburg leitet den Geschäftsbereich International mit dem Kompetenzzentrum Tourismus. Ab April 2014 ist er Interningeschäftsführer der TASH GmbH.



BERNHARD WEWERS Der Geschäftsführer der LVS möchte mehr und besseren Nahverkehr. An dessen Finanzierung möchte er künftig auch die Nutznießer beteiligen.

„Lassen Sie uns einfach anfangen!“

Wie Wirtschaft und Tourismus noch mehr vom Nahverkehr profitieren

WEWERS Für beide Bereiche, Wirtschaft und Tourismus, ist Mobilität ein zentrales Thema. Was verstehen Sie persönlich darunter und wie ist es aus Sicht Ihrer jeweiligen Institution?

NICOLAISEN Ohne Mobilität könnten wir unseren Grundauftrag der Wirtschaftsförderung gar nicht erfüllen. Mobilität bei uns im Hause ist – leider – viel Individualverkehr. Das Problem ist der Termindruck. Die Verkehrsdienstleistung hinkt dem Termindruck der Berufswelt ein wenig hinterher: Die Ziele in den Regionen sind nicht immer optimal erreichbar.

HOMP Tourismus ist ohne Mobilität überhaupt nicht denkbar. Touristen wollen eine möglichst bequeme, lückenlose Anreise und vor Ort die größtmögliche Flexibilität. Wir haben hier ein großes Potenzial: 2/3 aller Gäste unternehmen Ausflüge an ihrem Urlaubsort. Wir brauchen ÖPNV-Angebote, die zum Beispiel mit Radfahren oder Wandern verknüpft sind.

WEWERS Wenn Sie an Ihre Mitgliedsunternehmen denken, welche Wünsche haben sie an den Nahverkehr?

ERDMANN In den verkehrspolitischen Positionen der IHK steht die bessere Erreichbarkeit Flensburgs aus Richtung Hamburg bereits an vierter Stelle der Prioritätenliste. Unsere Mitglieder unterscheiden aber nicht zwischen Nahverkehr und Fernverkehr. Da müssen wir aus Sicht des Kunden denken.

WEWERS Es geht immer auch um Finanzierung. Es gibt Ansätze dafür, dass Unternehmen Beiträge leisten, um z. B. Bahnhöfe mitzufinanzieren wie in Dodenhof, am CITTIL-Park oder demnächst bei IKEA in Dänischburg. Könnten Sie sich auch eine Nahverkehrsabgabe der Wirtschaft vorstellen?

NICOLAISEN Ein deutliches Nein. Freiwillige Beteiligungen oder Kostenübernahme ja, aber keine Zwangsabgabe. Wir müssen Anreize schaffen, die Nahverkehrsleistung in die Wertschöpfungskette zu integrieren und darstellen, welche Vorteile Betriebe davon haben.

WEWERS Ich glaube, die Bahnprojekte sind auch deshalb gelungen, weil die Unternehmen erkannt haben, wie viel sie einsparen können, wenn sie weniger Fläche für Kunden- und Mitarbeiterparkplätze vorhalten müssen.

HOMP Eine nutzungsabhängige Gebühr von den Gästen zu nehmen, halte ich für realistisch. Die Bereitschaft dafür wurde gerade für den Ortsbus in St. Peter-Ording erhoben. Ein geringerer Beitrag von den Gästen wird hier zum Bestandteil einer Mischfinanzierung. Ein ähnliches Modell ist die OstseeCard.

ERDMANN Wichtig ist immer, dass der Gast den Mehrwert erkennt. Und auch, dass die Tourismuswirtschaft den Mehrwert erkennt. Beide Seiten sollten etwas dazu beitragen.

WEWERS Wir hatten mal die Idee eines Mobilitätsberaters ...

NICOLAISEN Das wäre ein Ansatz. Ein Mobilitätsberater könnte dazu beitragen, dass die Tourismusbranche stärker in Paketen denkt. Wir brauchen außerdem Produkte, die dem Trend zur Nachhaltigkeit entsprechen.

HOMP Die Touristiker müssen sich mit den Nahverkehrsleuten zusammenfinden. Und da haben wir zurzeit noch eine Mauer. Diese zu überwinden und die Player zusammenzuführen, wäre eine zentrale Aufgabe für einen Mobilitätsberater.

NICOLAISEN Lassen Sie uns doch einfach mal anfangen! Ich halte sehr viel von Pilotregionen, Pilotprojekten. Best-Practice-Beispiele könnten zeigen: Nahverkehr ist ein touristisches Produkt, mit dem sich Geld verdienen lässt.

HOMP Es geht nur über gemeinsame Projekte, in denen die Beteiligten lernen, miteinander Erfolge zu haben. Und diese dann auch gemeinsam zu feiern. Das hat im Naturschutz so funktioniert, und ich bin überzeugt, dass das zwischen Tourismus und Nahverkehr genauso funktionieren kann.

3.1 Finanzierung

3.1.1 Öffentliche Finanzmittel

Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein wird aus unterschiedlichen Quellen finanziert. Wesentliche Einnahmequellen der Verkehrsunternehmen sind Zuschüsse öffentlicher Einrichtungen und Erlöse von Fahrgästen.

Die Finanzierung des Nahverkehrs ist im Folgenden für das Jahr 2011 dargestellt.

2011 haben Land, Kreise, Städte und Gemeinden rund 330 Millionen Euro öffentlicher Mittel für die Finanzierung des Nahverkehrsangebotes eingesetzt. Daraus wurden die Bereitstellung von Verkehrsleistungen, Zuschüsse zu Schülerzeitkarten und Fahrgelderstattungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (SGB IX), Defizitausgleiche sowie Planungs- und Marketingaufwendungen im Bus- und Bahnangebot finanziert.

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz des Bundes), das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG-SH), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (April 2012), das Schulgesetz (neueste Fassung 2012), die Schülerbeförderungssatzungen der Kreise und das Sozialgesetzbuch (Neuntes Buch) regeln die Höhe und die Verwendung öffentlicher Mittel für den Nahverkehr.

3.1.2 Fahrgeldeinnahmen

Ein weiterer wesentlicher Finanzierungsbaustein sind die Fahrgeldeinnahmen aus dem so genannten „Jedermannverkehr“, also ohne Fahrgeldeinnahmen für Schüler, für die eine Beförderungspflicht besteht. Diese betragen im Jahr 2011 für die in Schleswig-Holstein tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt ca. 260 Millionen Euro (SH-Tarif, Tarifschätzung Verkehrsgemeinschaften, HVV-Tarifanteil und Fernverkehrsanteil).

Insgesamt standen zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes im Jahr 2011 Mittel in Höhe von rund 590 Millionen Euro (öffentliche Mittel und Fahrgeldeinnahmen im Jedermannverkehr) zur Verfügung.

3.1.3 Investitionen

Die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen haben 2011 eigene Mittel zur Modernisierung des Nahverkehrs investiert. Die Gesamtsumme schwankt von Jahr zu Jahr erheblich und hängt von einzelnen Projekten bzw. deren Planungs- und Baufortschritt ab.

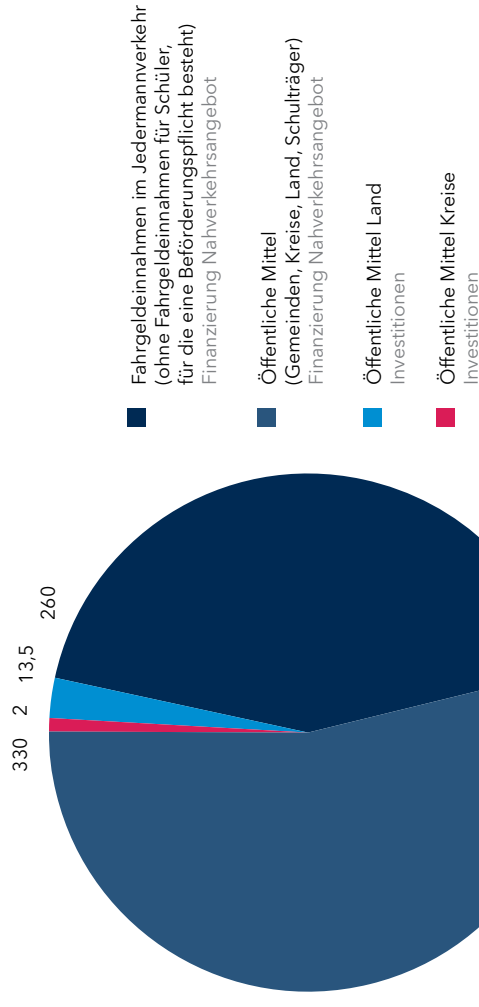
Das Land, die Kreise und kreisfreien Städte und die Gemeinden haben im Rahmen der Förderung von Maßnahmen der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen öffentliche Mittel in die Modernisierung der Nahverkehrsinfrastruktur investiert. 2011 wurden hierfür von öffentlichen Stellen rund 15,5 Millionen Euro eingesetzt.

Mit Bestellungen von Verkehrsleistungen, vor allem im SPNV, werden Investitionen ebenfalls indirekt (Fahrzeuge, Werkstätten) finanziert.

Abb. 50 zeigt die Aufteilung der Mittel im Jahr 2011: **(ABB 50)**

ABB 50

Aufteilung der Finanzierungsmittel im Jahr 2011 (in Millionen Euro)



QUELLE: LV5, 2013

3.1.4 Mittelherkunft

Die Mittel, die zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes von öffentlichen Stellen bereitgestellt werden, speisen sich aus Bundesmitteln, Landesmitteln, Eigenmitteln der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Gemeinden bzw. Schulträger.	Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2019 in der Bund-Länder-Finanzkommission auf eine neue Grundlage stellen (Quelle: Deutschlands Zukunft gestalten, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode).	AG. Mittel aus dem Bundes-GVFG können von den Ländern beantragt werden. Die BSchwAG-Mittel werden als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse und in Form von zinslosen Darlehen bewilligt.
Regionalisierungsgesetz (RegG) des Bundes Den Ländern steht gemäß der letzten Fassung des Regionalisierungsgesetzes vom 12.12.2007 für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für das Jahr 2008 ein Betrag von 6,675 Milliarden Euro zu. Das Gesetz enthält eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 Prozent. Das Land Schleswig-Holstein erhält jährlich einen Anteil von 3,11 Prozent der Mittel. Im Jahr 2012 entsprach dieser Anteil einem Betrag von ca. 220 Millionen Euro. Die Höhe der vom Bund im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes ausreichenden Mittel sowie deren Verteilung unter den Bundesländern unterliegen einer Revision mit Wirkung ab dem Jahr 2015. Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern sollen im Jahr 2014 abgeschlossen sein. Eine Prognose, in welcher Höhe und mit welcher Dynamisierung Schleswig-Holstein nach 2014 Regionalisierungsmittel erhalten wird, ist daher mit großen Unsicherheiten verbunden. Die Bundesregierung will die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig sichern und dafür die	Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Seit dem 01. Januar 2007 erhalten die Länder aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von jährlich über 1,3 Milliarden Euro (§ 3 EntflechtG). Das Land Schleswig-Holstein erhält jährlich 43,253 Millionen Euro. Die Aufteilung der GVFG-Mittel auf Maßnahmen im ÖPNV und im MIV soll in der laufenden Legislaturperiode von bisher 30 Prozent ÖPNV und 70 Prozent MIV zu Gunsten des ÖPNV verändert werden. Der Bund plant, diese Mittel ab dem Jahr 2020 nicht mehr zur Verfügung zu stellen. Bund und Länder suchen andere Finanzierungsinstrumente für die Zeit ab 2020, da der grundsätzliche Mittelbedarf auch nach 2019 nicht in Frage steht. Konkrete Aussagen hierzu sollen in der Bund-Länder-Finanzkommission erarbeitet werden. Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur können Fördermittel des Bundes nach dem Bundes schienewegeausbausgesetz (BSchwAG) und dem GVFG beantragt werden. Antragsteller für die Mittel nach BSchwAG ist die Deutsche Bahn	Mittel des Landes Schleswig-Holstein Mit der Verordnung zur Finanzierung des straßenbaubehördlichen ÖPNV in Schleswig-Holstein (FinVO, Mai 2007) wurden nach § 6 Abs. 3 ÖPNVG des Landes Schleswig-Holstein die Mittel für den Nahverkehr auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen (Kommunalisierungsmittel). Insgesamt erhielten diese 2007 59,76 Millionen Euro, 2008 58,26 Millionen Euro und in den Jahren 2009 bis 2012 jeweils 57,26 Millionen Euro. Diese Mittel werden nach einem Schlüssel, der sich an der Finanzmittelausstattung zum Zeitpunkt vor der FinVO orientiert, auf die Aufgabenträger verteilt. Zum 01.01.2013 trat eine Nachfolgeverordnung in Kraft, die den Kreisen und kreisfreien Städten bis zum Jahr 2017 Mittel für den Nahverkehr in Höhe von jährlich 57,313 Millionen Euro zuweist. Die in der FinVO 2013 festgelegten Mittel werden zu 48,9 Prozent aus Landes- und zu 51,1 Prozent aus Regionalisierungsmitteln (Bundesmitteln) gespeist. Die Auszahlung der Mittel aus dem Bundesanteil ist an Voraussetzungen geknüpft. Die zweckentsprechende Verwendung der Mittel ist jährlich nachzuweisen.

Zusätzlich erhalten die Kreise Segeberg und Stormarn jährlich einen Beitrag des Landes zur Mitfinanzierung der Bahnverkehre auf ihrem Kreisgebiet in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro. Die bisherige Vereinbarung zwischen dem Land und diesen Kreisen wurde in die Finanzierungsverordnung überführt.

Im Busverkehr sind die Kosten in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Dafür verantwortlich sind nicht nur steigende Energie- und Personalkosten, sondern vor allem in den ländlichen Bereichen zusätzlicher Fahrtenbedarf aufgrund der Änderung der Schullandschaft. Die regionalen Aufgabenträger fordern daher die Dynamisierung der Mittel analog der Regionalisierungsmittel, um einen Teil der Kostenerrhöhungen im Nahverkehr finanzieren zu können.

Als Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (SGB IX) hat das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2011 12,5 Millionen Euro an die Verkehrsunternehmen gezahlt.

Mittel der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Schulträger

Vor allem in ländlich strukturierten Bereichen ist das Nahverkehrsangebot im Wesentlichen auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Gemäß § 11.4 des schleswig-holsteinischen Schulgesetzes sind die Schulträger Träger der Schülerbeförderung zu öffentlichen Schulen. Die Schulträger

sind verpflichtet, die Beförderung von Schülern zu den allgemeinbildenden Schulen in ihrem Zuständigkeitsgebiet sicherzustellen und zu finanzieren. Die Kreise legen per Satzung fest, welche Kosten für die Schülerbeförderung anerkannt werden. Durch die Reform der Schullandschaft haben sich die Schülerverkehre in den letzten Jahren in vielen Regionen verändert. Neue Schulformen und die freie Schulwahl der Eltern haben vielerorts zu mehr Fahrten bei gleichzeitig sinkender Schülerzahl geführt.

Für die Eltern von Schülern, die nach der Schülerbeförderungssatzung zu befördern sind, war diese in vielen Kreisen bis zum Schuljahresbeginn 2011 kostenfrei. Mit der Änderung des Schulgesetzes im August 2011 wurden die Kreise verpflichtet, die Eltern bzw. volljährigen Schüler an den Kosten der Schülerbeförderung zu beteiligen. Seit der erneuten Änderung des Schulgesetzes im November 2012 liegt es wieder im Ermessen der Kreise, die Eltern bei den Beförderungskosten per Schülerbeförderungssatzung zu beteiligen (vgl. § 11.4, Abs. 2 Satz 3 Schulgesetz).

Im Jahr 2011 haben die Kreise und kreisfreien Städte sowie deren angehörige Gemeinden für das Nahverkehrsangebot inklusive der Kommunalisierungsmittel in Höhe von 57,313 Millionen Euro insgesamt rund 150 Millionen Euro eingesetzt.

3.2 Kosten

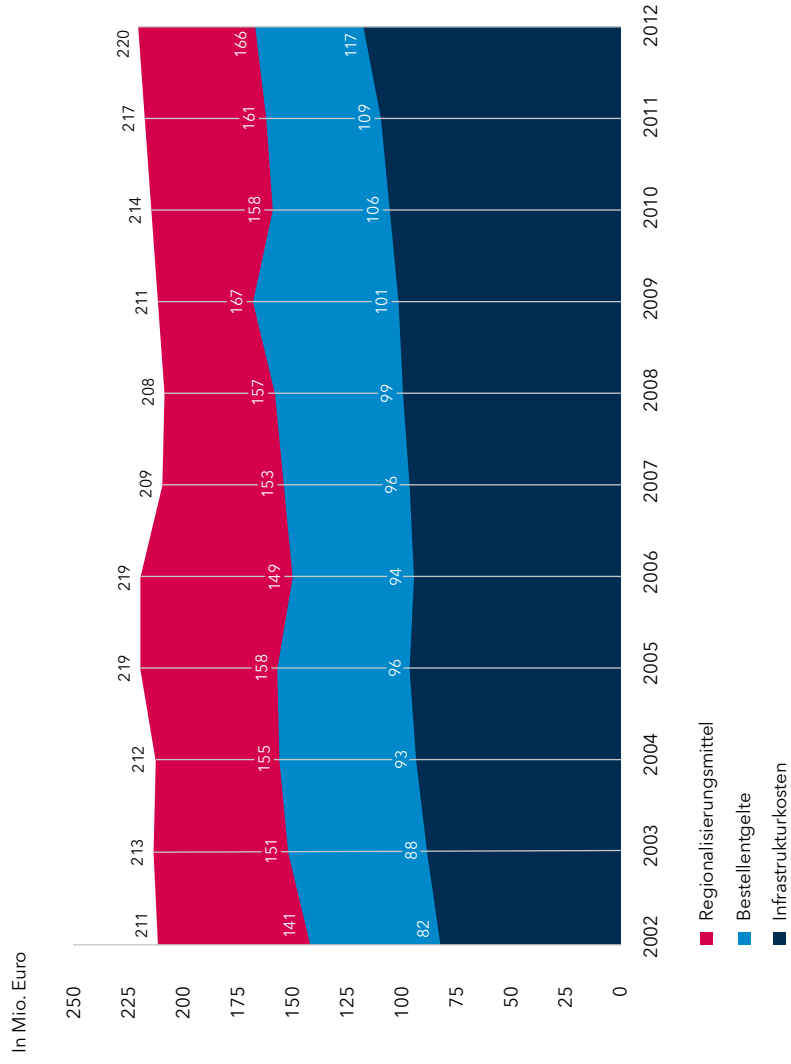
Die durchschnittlichen Kosten der Verkehrsverträge im SPNV haben sich in den vergangenen Jahren deutlich stärker erhöht als die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel in Höhe von jährlich 1,5 Prozent. So stiegen die Betriebskosten in den Verkehrsverträgen, welche einen Anteil von 36 Prozent an den Gesamtkosten haben und entsprechend der Entwicklung von Lohn- und Energiekosten sowie allgemeinen Kosten fortgeschrieben werden, von 2009 bis 2012 im Durchschnitt jährlich um 2,34 Prozent. Hinzu kommen die Kostensteigerungen bei den Infrastrukturnutzungsentgelten von DB Netz und DB Station&Service. Die Infrastrukturnutzungsentgelte werden von DB Netz und DB Station&Service jährlich festgelegt und unterliegen keiner effektiven Preiskontrolle. Ein transparenter Nachweis der Mittelverwendung durch DB Netz und DB Station&Service liegt weder bundesweit noch für Schleswig-Holstein vor.

In den Verkehrsverträgen sind die Infrastrukturnutzungsentgelte durchlaufende Kosten, die in jedem Fall vom Land übernommen werden. Die Kostensteigerungen für die Infrastrukturnutzungsentgelte lagen seit 2008 in jedem Jahr über drei Prozent. Die Infrastrukturnutzungsentgelte hatten 2002 einen Anteil von 58 Prozent und 2012 einen Anteil von 70 Prozent an den Kosten des Landes Schleswig-Holstein für Verkehrsverträge im Bahnverkehr. Damit wird deutlich, dass die Kaufkraft des Landes aus Regionalisierungsmitteln jährlich abnimmt. Selbst bei einer Fortschreibung des Status quo wird es zunehmend schwieriger, die heutigen Leistungen zu

finanzieren, wenn die Kostensteigerungen nicht mehr durch Wettbewerbseffekte bei der erstmaligen Ausschreibung von Netzen kompensiert werden können. (ABB 51)

Die Entwicklung der Preise für die Stationen der DB Station&Service AG in Schleswig-Holstein ist instabil. Von 2011 auf 2012 sind die Stationspreise sprunghaft angestiegen, um 12,9 Prozent von 14,3 Millionen Euro auf 16,2 Millionen Euro..

ABB 51 Entwicklung der Regionalisierungsmittel und Infrastrukturkosten



QUELLE: LVS, 2013

3.2.1 Kosten und Finanzierung der „Offensive Nahverkehr“

Die für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein verfügbaren öffentlichen Finanzmittel ermöglichen die Finanzierung des derzeitigen Angebotes. Bei einer Fortschreibung der Mittel nach den im Status quo bestehenden Rahmenbedingungen ist ein zunehmender ‚Kaufkraftverlust‘ durch übermäßige Kostensteigerungen vorgezeichnet (gilt für den Nahverkehr insgesamt und die Regionalisierungsmittel).

Der Umfang wesentlicher Finanzierungsquellen (Regionalisierung- und GVFG-Mittel) ist kurz- bis mittelfristig nicht sichergestellt. Gleichzeitig ist es politischer Konsens, dass der Nahverkehr als Instrument zur Erreichung von Klimaschutzzielen, als Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus und wegen des demografischen Wandels unverzichtbar ist.

Es ist erkennbar, dass unter diesen Annahmen die im Szenario „Offensive Nahverkehr“ beschriebenen zusätzlichen Angebotsmaßnahmen über 2019 hinaus nur dann finanziert werden können, wenn

- die Regionalisierungsmittel insgesamt steigen,
- die Regionalisierungsmittel kontinuierlich deutlich stärker dynamisiert werden als heute,
- die GVFG-Finanzierung bei Bund und Land fortgesetzt wird und
- die Mittel effizient eingesetzt werden.

Um das geplante Angebot auch nach 2019 finanzieren zu können, ist eine deutliche Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen erforderlich. Dafür setzt sich das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit anderen Ländern auch in den Verhandlungen mit dem Bund ein.

„Die junge Generation der Berufstätigen muss extrem mobil sein. Sie nutzt eine ganze Kette von Mobilitätsdienstleistungen, das eigene Auto spielt nicht mehr die wichtigste Rolle.“

DIRK NICOLAISEN
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
der IHK Flensburg



3.2.2 Möglichkeiten der Kostensenkung und/oder Effizienzsteigerung

Änderung der Finanzierungsgrundlage

Der Ausbau des Verkehrsangebotes im Bahnverkehr ist nur dann möglich, wenn die oben genannte Revision der Reginalisierungsmittel diesen Entwicklungen Rechnung trägt und die Länder wegen der absehbaren Kostensteigerungen mit mehr Finanzmitteln ausgestattet werden, als es die Fortschreibung des Status quo erwarten ließe. Dies könnte zum Beispiel bedeuten, dass die Mittel ab 2015 pauschal mit einer höheren Steigerungsrate fortgeschrieben werden. Ein anderer Lösungsansatz könnte darin bestehen, die Steigerung der Infrastrukturkosten für die Länder zu begrenzen, etwa dadurch, dass der Bund der Deutschen Bahn AG eine entsprechende Gestaltung der Preissysteme vorgibt. Alternativ könnte der Bund die Trassen- und Stationsgebühren direkt mit der DB Netz AG und DB Station&Service AG verrechnen.

Einsparung durch Wettbewerb

Im Bahnverkehr konnten durch Ausschreibungen in den vergangenen Jahren Einsparungen erzielt werden. Sie wurden zur Finanzierung zusätzlicher Angebote im Nahverkehr und moderner Fahrzeuge im Bahnverkehr eingesetzt. Diese Qualitäts- und Angebotsverbesserungen haben zur positiven Nachfrageentwicklung der letzten Jahre beigetragen. Gleichzeitig konnten durch die Einsparungen die über der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel liegenden Kostensteigerungen abgedeckt werden. Es ist anzunehmen, dass die Wettbewerbseffekte bei der erneuten Ausschreibung eines Netzes geringer sind oder es sogar zu einer Kostensteigerung kommen kann. Mit

dem Netz Mitte wurde in Schleswig-Holstein im Jahr 2012 das letzte große Netz erstmals im Wettbewerb vergeben. Die daraus resultierenden Einsparungen werden für das Land ab Dezember 2014 wirksam und in der oben beschriebenen Weise verwendet.

Auch im Busverkehr konnten in der ersten Ausschreibungswelle, teilweise allerdings geringe, Wettbewerbseffekte erzielt werden. Dies gilt vor allem für Leistungen, die nicht überwiegend von Schülern nachgefragt wurden. Die Ausschreibung von Leistungen, die hauptsächlich dem Schülerverkehr dienen, führte aus folgenden Gründen oft nicht zu den gewünschten Effekten.

- Die sich ständig ändernden Anforderungen des Schülerverkehrs erschweren die Vorbereitung des Verfahrens. Das Risiko späterer Angebotsveränderungen wird von den Bietern eingepreist.
- Der Schülerförderungsbedarf gibt das Grundgerüst des Nahverkehrs vor. Für den Bieter gibt es kaum Möglichkeiten, eigene Ideen zur Erlössteigerung umzusetzen.
- Der Markt für ländlich strukturierte Busverkehre ist klein. In der Regel bewerben sich schleswig-holsteinische Unternehmen, zum Teil gibt es nur ein bis zwei Anbieter.

Versuche regionaler Aufgabenträger, die Kosten des Nahverkehrs zum Beispiel durch die Änderung der Schülerförderungsstandards (zum Beispiel Wartezeitenregelungen) zu senken, sind kaum umsetzbar.

Auch Restrukturierungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen können zu Einsparungen führen. Vielfach wurden diese bereits umgesetzt.

Optimierung der Fahrgelderlöse

Fahrgelderlöse sind wesentlicher Bestandteil der Finanzierung. Die Preisgestaltung muss jedoch angemessen und nachvollziehbar sein – überhöhte Preise oder schlechte Qualität führen zur Abwanderung der Fahrgäste und damit zu Erlösverlusten.

Landesinfrastrukturgesellschaft für Bahnstrecken

Investitionen unterliegen aufgrund der jeweiligen Projektgröße, Finanzierungsmix und Projektfortschritte sehr großen Schwankungen. Für das Land bestünde die Möglichkeit, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für Netz und Stationen regionaler Bahnstrecken zu übernehmen und durch eine Landesinfrastrukturgesellschaft wahrnehmen zu lassen. Dies würde den gezielten, effizienten und transparenten Einsatz von Infrastrukturentgelten in der Region ermöglichen. Voraussetzung wäre die Bereitschaft der DB AG, die Verantwortung für solche Strecken an das Land abzugeben.

Alternative Bedienungsformen

Auch über den verstärkten Einsatz von alternativen Bedienungsformen im Busverkehr können Kosten gesenkt werden. Wo und wie solche Angebote zum Einsatz kommen, muss dabei aber sorgfältig geprüft werden (vgl. auch Kapitel 4.6).

Neue Finanzierungsmöglichkeiten

Weitere Möglichkeiten, die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs zu erhöhen, sollten geprüft werden. Hierzu gehören zum Beispiel:

- Beteiligung Dritter an Bau- oder Angebotskosten (zum Beispiel die Stationen Kiel-Hassee Citti-Park und Lübeck-Dänischburg IKEA),
- Synergieeffekte durch Zusammenarbeit mit anderen Partnern bei alternativen Bedienungsformen im ländlichen Bereich (zum Beispiel das Projekt kombiBUS der Uckermarkischen Verkehrsgesellschaft mit Partnern in der Transport-, Lebensmittel- und Tourismusbranche).

Beteiligung der Infrastrukturunternehmen: Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch Mehrbestellungen

Infrastrukturmaßnahmen, die für neue Betriebsprogramme notwendig sind, bringen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen oftmals einen erheblichen Nutzen, da sie Mehrbestellungen in einem großen Ausmaß ermöglichen (zum Beispiel Einführung eines Halbstunden-Taktes). Die Kosten für die Infrastrukturmaßnahmen amortisieren sich durch die zusätzlichen Trassenentgelte relativ schnell. Eine Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen durch den Netzbetreiber liegt folglich auf der Hand. Andernfalls bedeutet dies eine überproportionale Belastung des Landes, das gleichzeitig die Infrastrukturmaßnahme fördern und die erhöhten Bestellerentgelte finanzieren muss. Im Folgenden sind einige Beispiele für solche Finanzierungen genannt:

Kreuzungsbahnhof Felde

Der Kreuzungsbahnhof Felde (Kosten ca. fünf Millionen Euro) ermöglicht die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Kiel und Rendsburg. Die jährlichen Mehreinnahmen durch Trassenentgelte für die DB Netz AG betragen zwei Millionen Euro.

Maßnahmen Netz Mitte und Knoten Kiel Hauptbahnhof

Die Umbauten im Kieler Hauptbahnhof (siehe oben) und die Ertüchtigung der Bahnhöfe Neumünster und Elmshorn für Zugflügelungen (Kosten ca. zwölf Millionen Euro) ermögli-

chen ein deutlich verbessertes Fahrplanangebot, das zu zusätzlichen Trassenentgelten in Höhe von ca. 3,5 Millionen Euro jährlich führt.

Zweite Baustufe Kiel – Lübeck

Die im Zuge der zweiten Ausbaustufe der Strecke Kiel – Lübeck (Kosten ca. 45 Millionen Euro) geplanten stündlichen Pendelzüge Kiel – Preetz sorgen für zusätzliche Einnahmen bei den Trassenentgelten in Höhe von jährlich ca. 0,5 Millionen Euro.

Finanzierung der Elektrifizierungsinvestitionen durch Einsparungen im Betrieb

Erst 1995 begann in Schleswig-Holstein die Ära der Elektrifizierung im Eisenbahnverkehr. Mittlerweile sind die Hauptstrecken für den Eisenbahnverkehr von Hamburg nach Kiel, Flensburg, Büchen, Itzehoe und seit 2008 auch nach Lübeck elektrisch befahrbar. Auch die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Lübeck wird elektrifiziert werden.

Trotz dieser Fortschritte bleibt der Nachholbedarf weiterhin groß: Erst rund ein Viertel des insgesamt 1179 km langen Schienennetzes Schleswig-Holsteins ist elektrifiziert. Dieser Wert liegt weit unter dem Durchschnittswert in der Bundesrepublik, der derzeit etwa knapp 60 Prozent beträgt.

Auch abseits der vom Güterverkehr genutzten Magistralen besteht erheblicher Bedarf für die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken in Schleswig-Holstein. Dies betrifft besonders die folgenden Strecken:

- Die Marschbahn von Itzehoe über Heide und Niebüll nach Westerland ist mit Zügen des Nah- und Fernverkehrs hoch ausgelastet. Zusätzlich wird der nördliche Abschnitt zwischen Niebüll und Westerland durch die Autozüge des Sylt-Shuttles und der südliche Abschnitt zwischen Itzehoe, Brunsbüttel und Hemmingstedt durch Güterzüge vor allem der petrochemischen Industrie genutzt.
- Die größtenteils eingleisige Strecke Kiel – Lübeck wird durch den engen Taktfahrplan des Nahverkehrs bereits dicht belegt. Nach Abschluss der zweiten Baustufe wird die Streckenauslastung weiter erhöht und das Betriebsprogramm noch anspruchsvoller.

Auf der Marschbahn könnte zum Beispiel der Pendelverkehr zwischen Heide und Itzehoe aufgegeben und die Zwischenstationen durch die zukünftige Linie Hamburg Hbf – Itzehoe (-Heide) bedient werden. So würde wieder eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung für die Orte nördlich von Itzehoe bis in die Hamburger Innenstadt möglich.

Schleswig-Holstein ist in besonderer Weise von der Energiewende betroffen. Bis Ende dieses Jahrzehnts sollen im Land 300 Prozent des eigenen Strombedarfs, zu großen Teilen durch erneuerbare Energien, erzeugt werden.⁶ Der Energieüberschuss soll vorrangig in den verbrauchsstarken Süden der Republik geleitet werden. Die Elektrifizierung von Bahnstrecken bietet dagegen prinzipiell die Möglichkeit, einen Teil der Windenergie direkt vor Ort zu nutzen. Die infrastrukturelle Aufwertung des schleswig-holsteinischen Schienennetzes durch weitere Elektrifizierung würde demnach gleichzeitig Teil einer zusammenhängenden Energiewendestrategie.

Auf beiden Strecken könnten die bekannten Vorteile des elektrischen Bahnbetriebs genutzt werden:

- Die höhere Antriebsleistung ermöglicht eine schnellere Zugbeschleunigung, eine Reduzierung der Fahrzeiten und damit eine bessere Betriebsstabilität.
- Durch einen mindestens 20 Prozent geringeren CO₂-Ausstoß, keine lokalen Abgasemissionen und deutlich niedrigere Schallemissionen fällt die Umweltbilanz eindeutig zu Gunsten der Elektrotraktion aus.
- Die Betriebs- und Energiekosten können bis zu 50 Prozent unter denen des Dieselbetriebs liegen.

⁶ Quelle: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein

⁷ Quelle: Zuggpool concept + technic Ingenieurbüro

3.3 Nahverkehr im Dialog

Ziel des Landes ist es, durch eine stets frühzeitige, umfassende, transparente und ehrliche Kommunikation alle am Nahverkehr Interessierten und alle vom Nahverkehr positiv oder negativ Betroffenen zu informieren, einzubinden und, soweit möglich, für den Nahverkehr und die Projekte im Nahverkehr zu gewinnen. Die ehrgeizigen Nahverkehrsziele der Landesregierung sind nur zu erreichen, wenn neben Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auch Fahrgäste und potenzielle Fahrgäste, aber auch alle Nutznießer des Nahverkehrs daran mitwirken, diese Ziele zu erreichen. Positive Betroffenen sind dabei herauszustellen und im Sinne einer „Nahverkehrswerbung“ zu kommunizieren. Negative Betroffenheiten sind weitgehend zu vermeiden oder, wenn möglich, auszugleichen.

Als primäre Informationsquelle ist der Internetauftritt des Nahverkehrs www.nah.sh zu nennen. Hier sind im „Nahverkehrsblog“ und im „Nahverkehrsforum“ Diskussionen seit Jahren möglich und erwünscht. Darüber hinaus steht der nah.sh-Kundendialog als erster Ansprechpartner für alle Anliegen zur Verfügung. Bei besonderen Projekten und Maßnahmen wird es darüber hinaus auch künftig Veranstaltungen vor Ort geben, bei denen Interessierte nicht nur Informationen erhalten, sondern auch die Gelegenheit zur Diskussion besteht. Auch künftig werden hierbei kompetente Ansprechpartner von Seiten des Landes, der kommunalen Aufgabenträger, der LVS und der Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen.

Weitere, neuere Formen der Beteiligung wie „liquid feedback“ etc. sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Über deren Einsatz kann und soll auch nach den Erfahrungen des Landkreises Friesland in Niedersachsen entschieden werden. Der Landkreis setzt seit Dezember 2012 das Instrument „liquid feedback“ ein.⁸

Eine wichtige Form der Beteiligung sind auch weiterhin verschiedene Formen der Marktforschung, insbesondere der qualitativen Marktforschung. Mit diesen Instrumenten werden auch künftig anlassbezogen Fahrgäste und Nutznießer einbezogen. Das gilt analog auch für Interessenvertretungen und Verbände wie den landesweiten Fahrgastbeirat.

Als Muster für die Beteiligung der Betroffenen und Interessierten können die Kommunikationsmaßnahmen rund um das Projekt „Vorentwurfsplanung S4 (Ost)“ gelten. Hier arbeiten die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein unter Federführung der LVS Hand in Hand, um eine frühzeitige, umfassende, transparente und ehrliche Kommunikation zu gewährleisten. Ein weiteres Beispiel für gelungene Kommunikation mit mittelbaren Nahverkehrsnutznießern ist das Fachforum Tourismus und Nahverkehr, das TVSH, TASH und LVS 2013 durchführten.

⁸ „liquid feedback“ ist eine Software, die der politischen Meinungs- und Entscheidungsfindung dient.



Plus 50 Prozent

10%



Abfahrt		Arrivée / Départ	
Ziel	Abflugzeit	Ziel	Abflugzeit
Berlin	10:00	Düsseldorf	10:00
Frankfurt	10:15	Frankfurt	10:15
London	10:30	London	10:30
Paris	10:45	Paris	10:45
...

4

6

8 9

6 7

5

4

4.1 Einleitung

Bereits zum vierten Mal hat die Landesregierung jetzt in einem landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) beschrieben, wie sie den Nahverkehr im Land künftig unter den heutigen Rahmenbedingungen entwickeln will und finanzieren kann. Das Ziel ist dabei seit dem ersten LNVP aus dem Jahr 1996 gleich: Mehr Menschen für Bahn und Bus zu gewinnen und zu Fahrgästen zu machen. Das ist in den vergangenen Jahren seit der Regionalisierung auch sehr erfolgreich gelungen. Besonders erfreulich: Auch der Marktanteil des Nahverkehrs ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Bahnen und Busse profitieren also nicht nur von der allgemein steigenden Mobilität, sondern behaupten sich mehr und mehr im Wettbewerb mit dem Auto. Diese Entwicklung soll mit dem neuen, dem vierten LNVP weitergeführt werden.

Gleichzeitig stellt sich für die Landesregierung aber auch die Frage, was geschehen müsste, um im Sinne einer echten Verkehrswende den Marktanteil öffentlicher Verkehrsmittel wirklich deutlich und nachhaltig zu erhöhen – sehr viel deutlicher, als es die erfreuliche, aber insgesamt noch recht bescheidene Entwicklung bis heute bescheinigt. Das Land möchte diese Frage in den kommenden Jahren offen diskutieren und liefert hierfür mit diesem zweiten Teil des neuen LNVP einen ersten Beitrag. Die Leitidee ist dabei, den Marktanteil von Bahn und Bussen um 50 Prozent zu erhöhen. Die Landesregierung zeigt auf den folgenden Seiten mögliche Ideen und Projekte dazu. Alle Vorschläge eint dabei, dass sie bisher nicht durchgeplant und auch nicht finanziert, aber grundsätzlich umsetzbar sind. Insofern handelt es sich um Visionen, um Denk- und Entscheidungsansätze für die politische Diskussion der kommenden Jahre und Jahrzehnte.

„Die Leitidee ist, den Marktanteil von Bahn und Bus um 50 Prozent zu erhöhen.“

Dabei sind nur Maßnahmen innerhalb des Systems Nahverkehr aufgeführt. In welchem Umfang Veränderungen der äußeren Rahmenbedingungen zur Nachfragesteigerung führten, wurde nicht untersucht. Wie viel Nahverkehr sich das Land künftig leisten will, kann und muss und welche Konsequenzen das hätte, wird im zweiten Teil des vierten LNVP nicht entschieden. Und dennoch gibt es eine eindeutige Botschaft: Mehr ist möglich!

„Chance zur Veränderung.“

Der LNVP aus Sicht der Wissenschaft:
Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz im Gespräch
mit Petra Coordes (LVS).

PROF. DR.-ING. CARSTEN GERTZ ist Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Er beschäftigt sich intensiv mit kommunalen und regionalen verkehrsträgerübergreifenden Verkehrskonzepten und Umsetzungsstrategien und fungiert als Berater bei städtebaulichen Wettbewerben sowie Stadtentwicklungskonzepten.

PETRA COORDES leitet die Abteilung Verkehrsplanung bei der LVS Schleswig-Holstein und ist seit vierzehn Jahren im Unternehmen. Sie war bereits an der Entwicklung des zweiten Nahverkehrsplans beteiligt und war beim dritten LNVP 2008-2012 Leiterin des Projektteams.

COORDES Herr Professor Gertz, was macht Ihrer Meinung nach einen guten Nahverkehrsplan aus?

GERTZ Grundsätzlich sollte ein Nahverkehrsplan kein Statusericht sein, sondern ein Blick nach vorn. Nach meiner Beobachtung bleiben leider viele Nahverkehrspläne auf der Ebene der Zustandsbeschreibung stecken. Insbesondere die fehlende Verknüpfung mit der Flächenausweisung ist eine verpasste Chance, da in der Regional- und Bebauungsplanung die entscheidenden Weichen für die langfristige Verkehrsentwicklung gestellt werden.

COORDES Für das Land und die LVS ist der LNVP auch ein Instrument, um Planungsideen konkret zu formulieren und Visionen zu entwickeln, ohne dabei immer gleich die Finanzierungsschere im Kopf zu haben.

GERTZ Ich finde das auch gut und habe den zweiten Teil mit großer Zustimmung gelesen. Bezogen auf den Modal Split würde ich allerdings anregen, das Ziel „Plus 50 Prozent“ nicht auf die Verkehrsleistung zu beziehen. Das würde ja bedeuten, dass längere Distanzen pauschal positiv sind. Verkehrspolitisch ist aber eigentlich das Gegenteil gewollt: Die Menschen sollen vor allem mehr kurze Wege zurücklegen. Ich halte die Anzahl der Wege als Bezugsgröße für geeigneter.

COORDES Die formulierte Zielsetzung kann man sicher noch weiter ausdifferenzieren und dann zum Beispiel auch

Erreichbarkeitsstandards berücksichtigen. Also die Zeit, die jeder von uns aufwenden muss, um Ärzte und andere Ziele des täglichen Bedarfs zu erreichen. In einem Flächenland wie Schleswig-Holstein können diese Standards dann natürlich nicht überall gleich hoch sein.

GERTZ Mobilitätsverhalten ist ja auch sehr individuell und verändert sich – unter anderem aufgrund neuer Angebote. Mit Elektrofahrrädern, Carsharing oder Schnellbussen existieren bereits viele neue Möglichkeiten, die noch zu einem durchdachten und zukunftsfähigen Mobilitätskonzept zusammengeführt werden müssen.

COORDES Dieser Wandel ist im neuen LNVP schon ganz bewusst mit angelegt. Dabei müssen wir allerdings auch genau beobachten, wie sich die Ansprüche an den Nahverkehr entwickeln.

GERTZ Das halte ich für einen besonders spannenden Aspekt, da sich im Moment zahlreiche äußere Faktoren gleichzeitig verändern, die das Bewusstsein für die persönliche Mobilität und die individuellen Erwartungen daran beeinflussen – zum Beispiel steigende Energiepreise und immer ehrgeizigere Klimaschutzziele. Dies überlagert sich zusätzlich mit dem demografischen Wandel.

COORDES Auch die begrenzten Finanzmittel der Länder und Gemeinden spielen eine wichtige Rolle.

GERTZ Stimmt. Aber viele schwierige äußere Entwicklungen helfen ja manchmal auch bei der Suche nach kreativen Lösungen. Die können allerdings nur sinnvoll realisiert werden, wenn alle Akteure dabei eng zusammenarbeiten.

COORDES Dafür schaffen wir in Schleswig-Holstein gerade mit der Gründung eines Verkehrsverbundes der Aufgabenträger die Voraussetzungen. Allerdings werden Verkehrsnachfrage und Angebot auch von politischen Entscheidungen beeinflusst, wie zum Beispiel durch die freie Schulwahl in Schleswig-Holstein.

GERTZ Das ist in diesem konkreten Fall sicher erst einmal ein Problem für die Aufgabenträger und zeigt, dass Verkehr nicht nur durch Verkehrsplanung gestaltet wird. Im Verkehrsbereich selbst kommt es darauf an, gute Angebote zu etablieren, die dann wiederum die Attraktivität einer Region erhöhen und damit übrigens auch zum Wert von Grundstücken beitragen.

COORDES Von einem attraktiveren Nahverkehr können eigentlich alle nur profitieren.

GERTZ Deshalb ist die aktuelle Situation eine Chance, um gemeinsam zukunftsfähige, vielfältige und attraktive Mobilitätskonzepte zu realisieren. Und dazu gehört es eben auch, nicht im Gestern zu verharren, sondern eine Idee von Morgen zu entwickeln.

4.2 Ziele

Die Planungen der vergangenen Jahre waren geprägt von einer durchgreifenden Modernisierung und Verbesserung des Bahn-Angebotes in Deutschland. Der Marktanteil des Nahverkehrs konnte stabilisiert und im weiteren Verlauf gesteigert werden. Dennoch lag er in deutschen Flächenländern 2008 nur zwischen 5,6 und 8,5 Prozent. Schleswig-Holstein weist mit 6,4 Prozent einen Wert im unteren Drittel dieser Spanne auf.⁹ (ABB 52)

Im Szenario „Plus 50 Prozent“ dieses LNVP werden nicht nur eine ambitionierte Weiterentwicklung des Nahverkehrs dargestellt, sondern auch ein Ziel und die dafür notwendigen Maßnahmen formuliert. Ansatzpunkt für die Formulierung des Ziels ist der Gedanke, den Nahverkehr langfristig aus seiner Nischenfunktion herauszulösen. Das Ziel heißt Erhöhung des Marktanteils des Nahverkehrs um 50 Prozent für den Planungshorizont 2030 („Plus 50 Prozent“). Damit würde sich das Land an die Spitze der Entwicklung in Deutschland setzen.

Dieses Ziel ist sehr ehrgeizig, da es einen grundlegenden Wandel in allen Bereichen des Nahverkehrs erfordert, um mehr Menschen vom Angebot zu überzeugen: schnelle und häufige Zug- und Busangebote, Mobilitätsgarantien, die Sicherstellung einer hohen Qualität, optimierte Kommunikation und vieles mehr.

Alle diese im Folgenden genauer skizzierten Maßnahmen sind als Ideen und Denkanstöße zu verstehen – sie sind bis-

her naturgemäß weder durchgeplant noch finanziert. In allen Bereichen wurden in den vergangenen Jahren bereits große Anstrengungen unternommen, die es nochmals deutlich zu übertreffen gälte. Dabei müssen alle Aufgabenträger und Unternehmen eingebunden werden. Dies schließt beim Bahnverkehr die Nachbarbundesländer, hier speziell die Freie und Hansestadt Hamburg, und beim Busverkehr die Kreise und kreisfreien Städte sowie die Busunternehmen mit ein.

Gleichzeitig sind im Bahnverkehr die sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträume für Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Denn mit der heutigen Infrastruktur, deren Kapazitäten in Teilbereichen, insbesondere auf den Zulaufstrecken nach Hamburg, bereits erschöpft sind, wäre die Nachfragersteigerung in dieser Größenordnung nicht zu bewältigen.

Der Bahnverkehr soll und muss dabei einen sehr gewichtigen Beitrag leisten, da er bei großen Fahrtweiten das bevorzugte öffentliche Verkehrsmittel ist. Somit könnte gewährleistet werden, dass der Fokus nicht nur auf Kurzstreckenfahrten liegt, sondern auch die Mittel- und Langstreckendistanzen attraktiver werden. Würden diese Entfernungsbereiche ausgenommen, könnten die mit diesem Ziel verfolgten positiven Effekte, zum Beispiel im Hinblick auf eine Minderung der CO₂-Emissionen, nicht eintreten. Mit einer verstärkten Förderung des Bahnverkehrs als Rückgrat des Nahverkehrs tritt das Land in die Vorreiterrolle und schafft gleichzeitig gün-

stige Voraussetzungen für das Anknüpfen von Maßnahmen auf lokaler Ebene. Der Busverkehr ist vor allem dort sinnvoll, wo eine Feinerschließung der Fläche und Städte notwendig ist. Schwerpunkte der täglichen Nutzung des Busverkehrs in Schleswig-Holstein sind vor allem der Ausbildungs- und Berufsverkehr. Gute Schnellbusverbindungen können darüber hinaus eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Bei einer guten Vernetzung können alle Verkehrsmittel vom jeweils anderen profitieren.

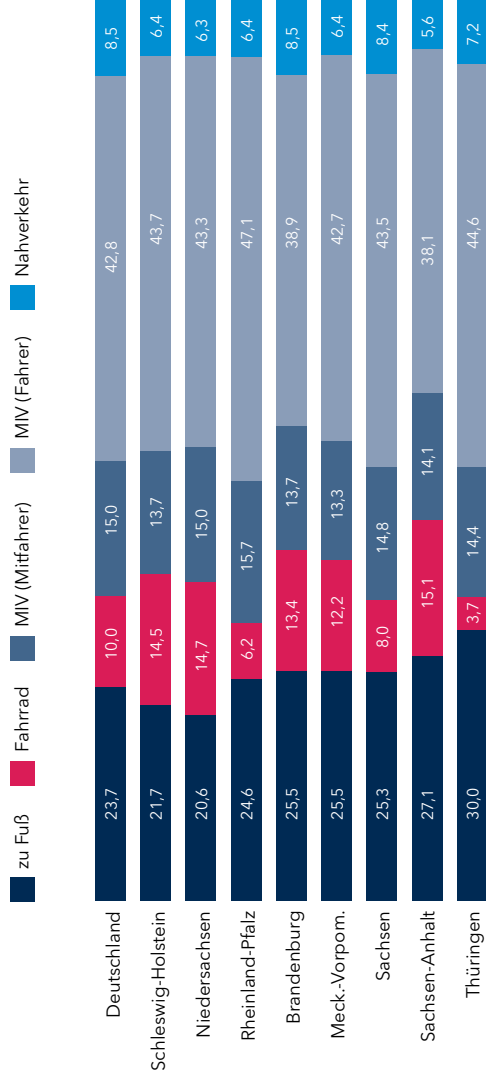
Um das Gesamtziel „Plus 50 Prozent“ zu erreichen, werden für den Bahn- und Busverkehr Teilziele festgelegt. Im Bahnverkehr wird eine Zunahme des Marktanteils im Verkehrsaufkommen um 70 Prozent und bei der Verkehrsleistung um 60 Prozent angesetzt. Im Busverkehr wird eine Steigerung des Marktanteils im Verkehrsaufkommen um 40 Prozent bzw. in der Verkehrsleistung um 33 Prozent als Teilziel definiert. (ABB 53)

Welche Maßnahmen für dieses Szenario zugrunde gelegt wurden, findet sich in Kapitel 2.1 und 2.2.

⁹ Auch hier weichen die Modal-Split-Angaben gegenüber den durch die landesweite Marktforschung ermittelten Werten aus erhebungssystematischen Gründen ab. Um einen deutschlandweiten Vergleich zu ermöglichen, wurde für dieses Kapitel sowie für die Prognoseberechnung auf den Wert der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 zurückgegriffen.

ABB 52

Modal Split-Vergleich Flächenländer im Jahr 2008 (in Prozent)

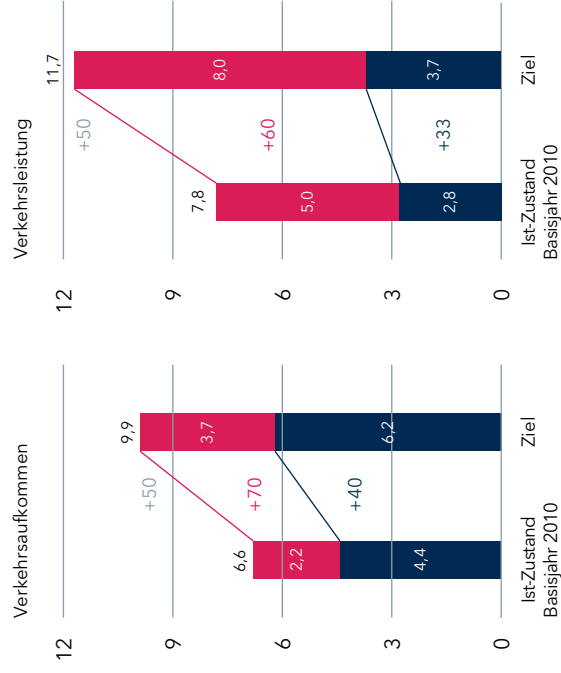


Personen ab 14 Jahren

QUELLE: ITP, 2012

ABB 53

Zielsetzung für das Szenario „Plus 50 Prozent“ (in Prozent)



■ Bahn
■ Bus

Personen ab 14 Jahren, Anteil Nahverkehr am Gesamtaufkommen MIV, Nahverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Verkehrsleistungskennwerte ermittelt auf Basis des im Land SH zurückgelegten Weges

QUELLE: ITP, 2012

4.3 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn

Im Szenario „Plus 50 Prozent“ werden folgende Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr berücksichtigt. (ABB 54) Viele Verbesserungen im Bahnangebot erfordern auch in diesem Szenario den Ausbau der Infrastruktur. Die hierfür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind in Abb. 56 dargestellt. (ABB 56-SEITE 134)

¹⁰ Für alle hier genannten Maßnahmen ist eine tiefergehende Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nötig.

¹¹ Derzeit werden die Möglichkeiten einer Verbesserung der Nahverkehrsanbindung Brunsbüttels geprüft. Im anstehenden Ausschreibungsverfahren für die Verkehrsleistungen der Westküste soll sowohl eine Option „Schnellbus“, als auch eine Option „Pendeltriebwagen“ abgefragt werden. Zu einem späteren Zeitpunkt (insbesondere nach einer Elektrifizierung der Strecke Itzehoe – Brunsbüttel) könnten bei der Möglichkeit der Durchführung direkter Verbindungen Hamburg – Brunsbüttel die Vorteile der Bahnanbindung deutlich an Bedeutung gewinnen.

ABB 54

Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Plus 50 Prozent“¹⁰ (Teil 1)

Strecke	Maßnahme	Mehrverkehr ggü. Istzustand (in Pkm je Werktag)	Betriebskosten (in Euro je Jahr)	Abschreibung und Unterhalt für Neuinvestitionen (in Euro je Jahr)
Hamburg – Büchen (-Rostock)	Regionallinie Hamburg – Büchen – Lauenburg im 60-Minuten-Takt			
	Umsteigefreie Zugangebote Ratzeburg – Mölln – Büchen – Hamburg zur Hauptverkehrszeit durch Flügelzüge der Regionallinie Hamburg – Lauenburg	■	///	■
	Beschleunigung der Expresslinie zwischen Hamburg und Büchen durch Aufgabe des Haltes Müssen			
HH-Bergedorf-Netteinhburg-Geesthacht	Reaktivierung der Strecke und Einbindung in die S-Bahn Hamburg bis Altona inklusive neuer Stationen	■	■	■
	Bedienung zwischen Bergedorf-Süd und Geesthacht im 20-Minuten-Takt, zwischen Altona und Bergedorf-Süd im 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit	■	■	■
Hamburg-Itzehoe/Kellinghusen	Einbindung der Regionallinien Itzehoe – Elmshorn – Hamburg und Kellinghusen / Wrist – Elmshorn – Hamburg in die S-Bahn Hamburg (2-System-S-Bahn)			///
	S-Bahn S4 im 20-Minuten-Takt bis Elmshorn, im 60-Minuten-Takt weiter bis Heide sowie im 60-Minuten-Takt weiter bis Kellinghusen	■	///	///
	Neubau der Stationen Pinneberg Nord und Elmshorn Süd (ggf. zeitlich vorgezogen)			
Brunsbüttel-Wilster ¹¹	Reaktivierung der Strecke mit Bedienung im 60-Minuten-Takt bis Itzehoe inklusive neuer Stationen (alternativ als Schnellbus)	■	///	■
	Flügelkonzept in Itzehoe mit der S4 Heide- Elmshorn – Hamburg			
Uetersen – Tornesch	Reaktivierung der Strecke mit Bedienung im 20-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit bis Pinneberg	■	///	///
Hamburg – Westerland	Verlängerung der Zugangebote Westerland – Hamburg-Altona bis Hamburg Hauptbahnhof	■	■	■

LEGENDE

MEHRVERKEHR IN PKM	BETRIEBSKOSTENKATEGORIEN	ABSCHREIBUNG/UNTERHALT
BIS 5.000	BIS 1 MIO. EURO	BIS 500.000 EURO
5.000 – 15.000	1 – 2,5 MIO. EURO	500.000 – 1 MIO. EURO
15.000 – 30.000	2,5 – 5 MIO. EURO	1 – 2 MIO. EURO
30.000 – 50.000	5 – 7,5 MIO. EURO	2 – 3 MIO. EURO
MEHR ALS 50.000	MEHR ALS 7,5 MIO. EURO	MEHR ALS 3 MIO. EURO

LEGENDE

MEHRVERKEHR IN PERSONENKILOMETER (PKM)

- 5.000
- 5.000 - 15.000
- 15.000 - 30.000
- 30.000 - 50.000
- MEHR ALS 50.000

BETRIEBSKOSTENKATEGORIEN

- BIS 1 MIO. EURO
- 1 - 2,5 MIO. EURO
- 2,5 - 5 MIO. EURO
- 5 - 7,5 MIO. EURO
- MEHR ALS 7,5 MIO. EURO

ABSCHREIBUNG/UNTERHALT

- BIS 500.000 EURO
- 500.000 - 1 MIO. EURO
- 1 - 2 MIO. EURO
- 2 - 3 MIO. EURO
- MEHR ALS 3 MIO. EURO

Strecke	Maßnahme	Mehrverkehr ggü. Istzustand (in Pkm je Werktag)	Betriebskosten (in Euro je Jahr)	Abschreibung und Unterhalt für Neuinvestitionen (in Euro je Jahr)
Hamburg - Westerland	Fahrzeitverkürzung zwischen Westerland und Hamburg			
Hamburg - Neumünster - Kiel / Flensburg	Erweiterung des Angebotes zwischen Neumünster und Flensburg durch Regionallinie im 60-Minuten-Takt Beschleunigung des vorhandenen stündlichen Angebotes zur Expresslinie durch Auflassung von Zwischenhalten in Nortorf, Owschlag, Jübek, Tarp zwischen Neumünster und Flensburg			
Hamburg - Neumünster - Kiel	Erweiterung des Fernverkehrsangebotes zwischen Hamburg und Kiel (mit Ausbau auf 200 km/h) mit Integration in den SH-Tarif			
Neumünster - Heide - Büsum	Erweiterung des Angebotes auf einen 60-Minuten-Takt zwischen Neumünster und Heide Fahrzeitverkürzung auf etwa 50 Minuten zwischen Neumünster und Heide mit Auflassung von Zwischenhalten in Beldorf, Gokels, Osterstedt			
Flensburg - Niebüll	Reaktivierung der Strecke mit Bedienung im 60-Minuten-Takt inklusive neuer Stationen (alternativ Verbesserung Schnellbus) Fahrzeit unter 50 Minuten			
Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster	Ersatz der AKN durch Verlängerung der S-Bahn S21 bis Neumünster			
Norderstedt - Kaltenkirchen - Neumünster	Erweiterung des Angebotes zwischen Hamburg und Kaltenkirchen auf einen 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit Ersatz der AKN zwischen Norderstedt-Mitte und Ulzburg Süd durch Verlängerung der U-Bahn			
Elmshorn - Ulzburg Süd	Verdichtung des Angebotes zwischen Barmstedt und Ulzburg Süd auf einen 30-Minuten-Takt			
Lübeck - Lübeck-Travemünde	Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt inklusive neuer Stationen (S-Bahn Lübeck)			
Lübeck - Puttgarden	Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt inklusive neuer Stationen (S-Bahn Lübeck)			
Neumünster - Bad Oldesloe	Durchbindung der S4 von Bad Oldesloe nach Neumünster im 60-Minuten-Takt Verdichtung des Angebotes zwischen Neumünster und Bad Oldesloe auf einen 30-Minuten-Takt			
Neumünster - Ascheberg (- Plön)	Reaktivierung der Strecke und Bedienung im 60-Minuten-Takt bis Plön inklusive neuer Stationen (alternativ Schnellbus)			
Lübeck - Bad Kleinen	Neue Direktverbindung Lübeck - Schwerin			
Bahnhof Flensburg	Neuer innenstadtmaher Bahnhof Flensburg Stadt			

Maßnahme in Mecklenburg-Vorpommern (Verbindungskurve Bad Kleinen)

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV Szenario „Plus 50 Prozent“ an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Freitag)

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV
 Szenario „Plus 50 Prozent“
 an einem durchschnittlichen Tag
 (Montag-Freitag)

- Nachfragerückgang größer als 5 %
- keine signifikante Veränderung (-5 bis +5 %)
- Nachfragerückgang 5 % bis 15 %
- Nachfragerückgang 15 % bis 25 %
- Nachfragerückgang größer als 25 %

Durchschnittliche Besetzung pro Tag
 (Summe aus Richtung und Gegenrichtung)

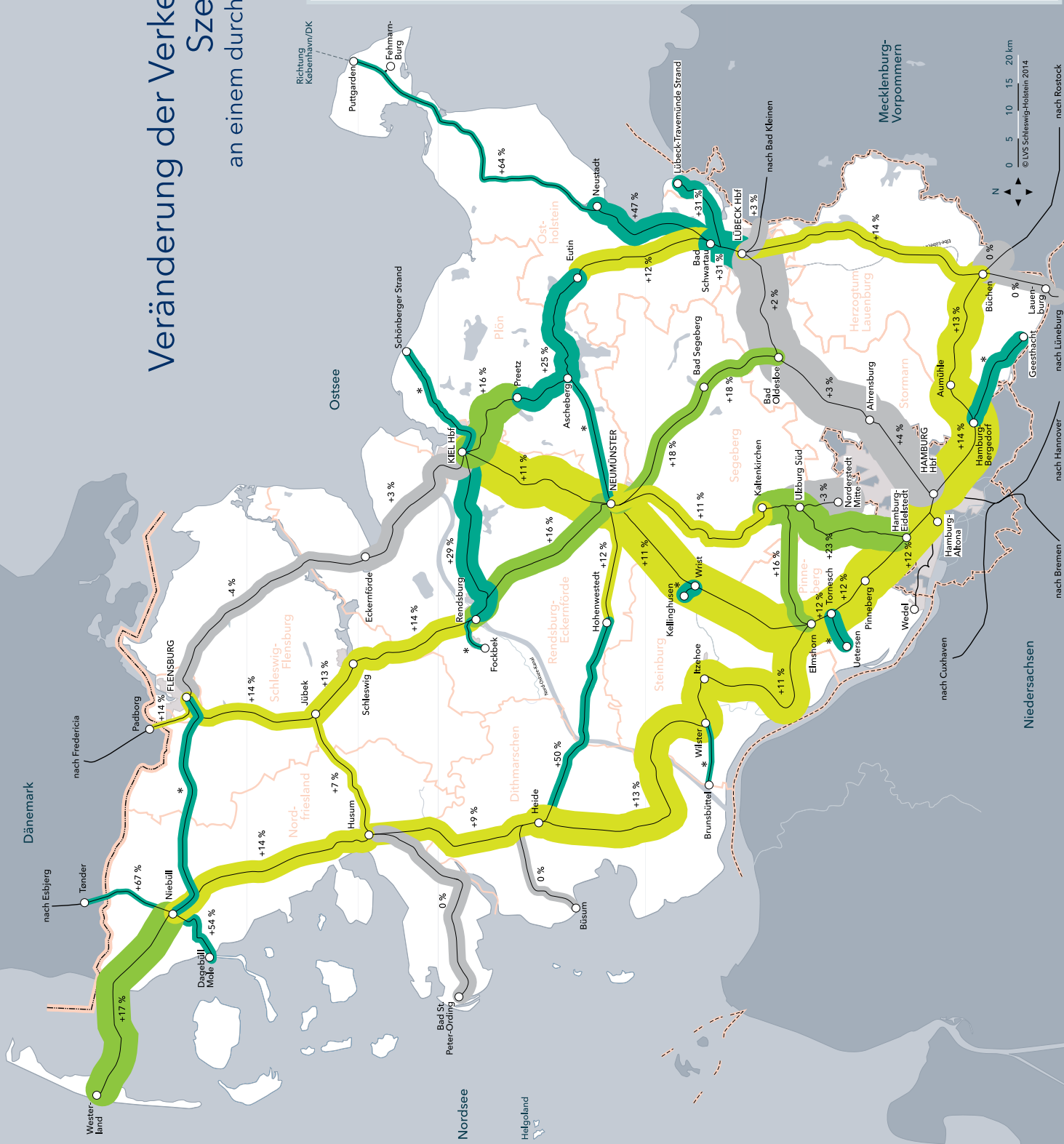
- weniger als 500
- 500 bis 1.000
- 1.000 bis 2.000
- 2.000 bis 5.000
- 5.000 bis 10.000
- mehr als 10.000

ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg - Pinneberg/Wedel/Aumühle
 * Streckenreaktivierung

Quelle: ITP 2012
 Bezugsjahr 2010

- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Rattefässenstr. 1, 24103 Kiel
 Tel. 0431 70707 (14 C/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 92 C/Min.)
 www.nahsh



Im nordwestlichen Teil der Metropolregion könnte durch die S4 West eine weitere deutliche Verbesserung der Angebotsqualität erreicht werden. Direkt aus der Hamburger City könnte Elmshorn im 20-Minuten-Takt erreicht werden. Von dort würden die Zweisystem-S-Bahnen weiter nach Wrist (- Kellinghusen) bzw. Itzehoe (ggf. Brunsbüttel) fahren. Vor einer Entscheidung für ein solches Konzept sind noch die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität der S-Bahn, Fragen der Wirtschaftlichkeit und der Fahrzeugkonzeption zu klären.

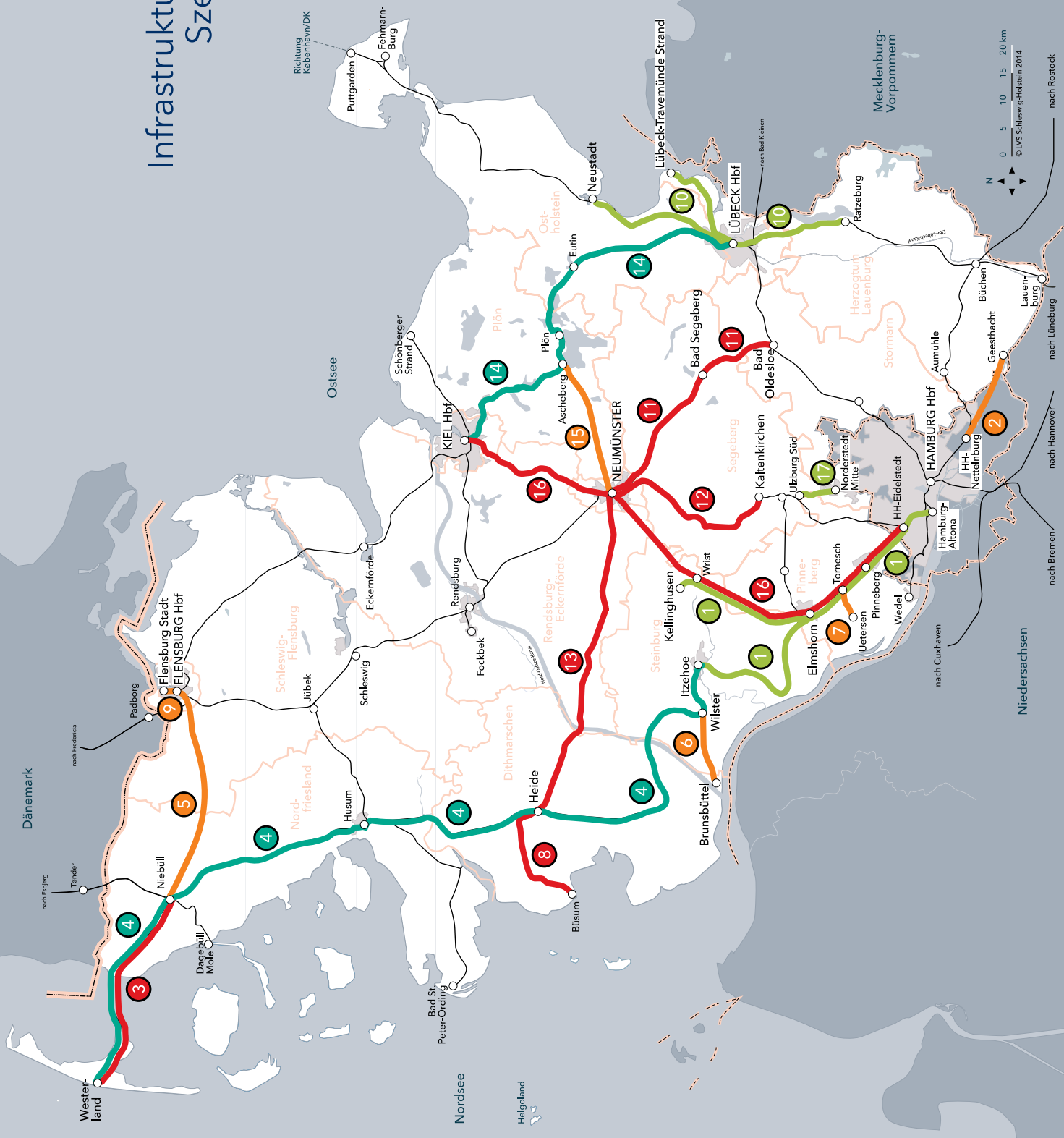
Die bereits seit einigen Jahren in der Öffentlichkeit diskutierte Schnellverbindung Kiel – Hamburg Flughafen wird nicht in den LNVP aufgenommen. Mehrere Untersuchungen dazu haben gezeigt, dass ein derartiges Projekt, das umfangreiche Neubaubabschnitte bzw. Umtrassierungen bestehender Strecke erfordern würde, nicht wirtschaftlich wäre.

Die dänische Idee einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Aarhus – Flensburg – Kiel – Hamburg wurde ebenfalls nicht betrachtet. Bei diesem Projekt, das zwischen Neumünster und Hamburg teilweise deckungsgleich mit einigen Ideen des Flughafen-Express ist, handelt es sich um ein Fernverkehrsprojekt, weshalb eine Betrachtung im LNVP unterbleibt.

Die durch diese Maßnahmen (und die Angebotsmaßnahmen des Szenarios „Offensive Nahverkehr“) hervorgerufenen streckenbezogenen Nachfrageveränderungen sind in Abbildung 55 dargestellt. (ABB 55) Insgesamt steigt das Verkehrsaufkommen der Bahn um acht Prozent und die Verkehrsleistung um sechs Prozent. Der Bus verliert leicht in Aufkommen und Verkehrsleistung, da ein Teil des Nachfragezuwachses der Bahn auf von Bus auf Bahn verlagerten Fahrten beruht.

Beim Bus wird davon ausgegangen, dass eine Verschlechterung des Angebotes infolge der rückläufigen Schülerzahlen vermieden werden kann. Eine Verbesserung des Angebotes im Busverkehr wird im Zusammenhang mit der Integration klassischer und innovativer Mobilitätskonzepten (vgl. Kapitel 5) behandelt.

Infrastrukturmaßnahmen im SPNV Szenario „Plus 50 Prozent“



- 3** Beschleunigung, Streckenausbau
- 2** Reaktivierung für den SPNV, Kapazitätserhöhung
- 4** Elektrifizierung
- 1** S- und U-Bahn-Ausbau

- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Ratifiziernr. 1, 24103 Kiel
18. 04. 2014, 17:07 (14 C/Min. aus dem Deutschen Fernnetz, Mobilfunkpreis max. 42 C/Min.,
www.lvs.net)

LEGENDE

Infrastrukturmaßnahmen im SPNV Szenario „Plus 50 Prozent“

- 1 Ausbaustrecke S4 (West) Itzehoe/Kellinghusen – Hamburg – Altona
- 2 Reaktivierung Geesthacht – Hamburg-Netteinburg inkl. neuer Stationen
- 3 Zweigleisiger Ausbau Niebüll – Westerland
- 4 Elektrifizierung Itzehoe – Heide (= Westerland)
- 5 Reaktivierung Niebüll – Flensburg inkl. neuer Stationen
- 6 Reaktivierung Brunsbüttel – Wilster inkl. neuer Stationen
- 7 Reaktivierung Tornesch – Uetersen inkl. neuer Stationen
- 8 Ausbau Heide – Büsum (Beschleunigung)
- 9 Reaktivierung Flensburg Hbf – Flensburg Stadt
- 10 Regio-S-Bahn Lübeck inkl. neuer Stationen
- 11 Ausbau Neumünster – Bad Oldesloe
- 12 Ausbau Neumünster – Kaltenkirchen (Beschleunigung)
- 13 Ausbau Neumünster – Heide
- 14 Ausbau Kiel – Lübeck (3. Baustufe/Elektrifizierung)
- 15 Reaktivierung Neumünster – Ascheberg
- 16 Beschleunigung Kiel – Hamburg
- 17 U-Bahn-Verlängerung Norderstedt – Ulzburg Süd

4.4 Qualitätssicherung und Komfort (Qualitätsoffensive)

Die Einhaltung von Qualitätsstandards spielt in allen Bereichen des wirtschaftlichen Lebens eine große Rolle, ebenso im öffentlichen Nahverkehr.

Wesentliche Entscheidungsmerkmale für die Verkehrsmittelwahl sind Reisezeit und Reisekomfort. Beim Reisekomfort spielt das Umsteigen eine wichtige Rolle. Umsteigefreie Wege werden besonders bevorzugt. Wenn Umsteigen notwendig wird, dann sollten die Umsteigewege und die Umsteigezeiten möglichst kurz sein.

Wichtig ist, dass die vorgegebenen Reisezeiten und Anschlüsse in der alltäglichen Praxis auch eingehalten werden. Forschungen haben gezeigt, dass jede Verspätungsminute bei der Beurteilung des Verkehrsangebotes öffentlicher Verkehrsmittel fast dreimal so stark wiegt wie eine Minute „normale Fahrzeit“.¹² Ein verpasster Anschluss ist nur bei sehr dichten Taktfolgen unproblematisch. Aber selbst bei einem im schleswig-holsteinischen Bahnverkehr angestrebten 30-Minuten-Takt auf den Hauptachsen bedeutet ein verpasster Anschluss eine Reisezeitverlängerung von bis zu einer halben Stunde. Dabei sind Kunden bei ungünstiger Witterung zusätzlich Kälte, Regen oder Schnee ausgesetzt.

¹² Quelle: Ackermann, Till (1998): Die Bewertung der Pünktlichkeit als Qualitätsparameter im Schienenpersonenverkehr auf Basis der direkten Nutzenmessung.

Schafft es der Nahverkehr, ein attraktiveres Angebot mit kürzeren Taktzeiten und mehr Direktverbindungen anzubieten, kann er auch seinen Marktanteil signifikant erhöhen. Taktzeiten und Direktverbindungen sind Elemente der im vorangegangenen Abschnitt genannten Angebotsmaßnahmen.

Die Optimierung der Reisezeiten und die Anschlüsse sollten aber nicht unter Ausschöpfung sämtlicher Reserven vorgenommen werden, so dass im Falle kleinster Störungen die Gefahr besteht, dass die verursachten Verspätungen auf andere Fahrten übertragen werden. Dies kann durch ausreichende Fahrzeit-, Fahrzeug- und Infrastrukturreserven gewährleistet werden.

Fahrzeitpuffer können Verspätungen bereits innerhalb des Fahrtverlaufes ausgleichen. Eine ausreichend dimensionierte Einsatzreserve kann im Falle von Störungen am Fahrzeug oder bei größeren Verspätungen im Fahrtverlauf eine punktuelle Abfahrt der im Fahrzeugumlauf folgenden Zugfahrt ermöglichen. Eine Infrastrukturreserve, zum Beispiel in Form von zusätzlichen Bahnsteigkanten in den Knotenbahnhöfen, zusätzlichen Ausweichstellen auf eingleisigen Strecken oder dichteren Signalabständen, kann eine Übertragung von Verspätungen auf kreuzende oder überholende Züge vermeiden.

4.5 Fahrpreise und Tarife

- Stimmen die Parameter Reisezeit, Umsteigen und Pünktlichkeit, so sind weitere qualitätsbestimmende Merkmale auf ihre Eignung und Einhaltung zu untersuchen. Hierzu zählen:
 - Die Vorhaltung eines ausreichenden Sitzplatzangebotes. Stehplätze sollten im Regionalverkehr für die Dimensionierung des Regelverkehrs grundsätzlich nicht vorgesehen werden. Es müssen dabei regelmäßig wiederkehrende Nachfrageschwankungen mit abgedeckt sein.
 - Ausreichende Sitzplatzabstände und Sitzplatzbreite.
 - Die Schnittstelle Fahrzeug/Bahnsteig sollte optimal ausgebildet sein. Dies erhöht nicht nur den Komfort beim Einsteigen, sondern verkürzt die Fahrgastwechselzeiten.
 - Durchgängiger Wetterschutz für die Fahrgäste auf den Bahnsteigen und den Zugängen zu den Bahnsteigen.
 - Ein umfassendes Informationssystem, das Fahrgäste zuverlässig über mögliche Abweichungen des Fahrplans oder Störungen informiert.
 - Ein verständliches Tarifsystem.
- Erfahrungen bei der Einführung von modernen und attraktiven Schnellbahnsystemen oder Modernisierungen haben gezeigt, dass die Nachfrage infolge von Qualitätsverbessernden Maßnahmen um bis zu 15 Prozent steigen kann. In Einzelfällen wurden auch Werte darüber hinaus gemessen. In diesen Fällen war jedoch das Angebot vor der Modernisierung in einem sehr schlechten Zustand. In Schleswig-Holstein wurden in den vergangenen Jahren bereits deutliche Qualitätsverbesserungen erzielt. Daher werden die Potenziale, die durch eine weitere Anhebung der Qualitätsstandards und Komfortverbesserungen erzielt werden können, auf einen Wert von ca. zehn Prozent geschätzt. Die Qualitätsverbesserungen werden gleichermaßen für Bus und Bahn angesetzt.
- Durch eine weitere Harmonisierung der Tarife in Schleswig-Holstein und Hamburg bei durchschnittlich gleichbleibenden Preisen könnte ein Nachfragezuwachs von ca. fünf Prozent erzielt werden (SH-Tarif 2.0).
- Eine Verringerung der Nahverkehrstarife um real 20 Prozent könnte einen Nachfrageanstieg um ca. acht Prozent bewirken.

4.6 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte

Ein Hauptgrund für die zum Teil nur sehr geringe Bereitschaft der Bevölkerung, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, liegt in der fehlenden Durchgängigkeit des Angebotes. Viele Ortschaften Schleswig-Holsteins werden nur zu den Schulanfangs- und Schulschlusszeiten bedient. Eine Bedienung in Tagesrandlagen oder an Wochenenden findet auf sehr vielen Buslinien nicht statt. Im Bahnverkehr fehlt eine Bedienung während der Nachtstunden.

Soll der Nahverkehr eine echte Alternative zum eigenen Auto werden, so darf es für potenzielle Fahrgäste keine Lücken im Angebot geben. Es müssen alle Ziele zu allen Zeiten in angemessener Qualität erreicht werden können.

Klassische Angebotsformen des Nahverkehrs können diese Anforderungen nicht erfüllen, da es unwirtschaftlich wäre, diese Angebote jederzeit vorzuhalten. Auch aus ökologischer Sicht wäre dies ebenso wenig zielführend.

Es müssen Wege gesucht werden, wie diese Lücken durch eine intensive Kooperation mit anderen Verkehrsmitteln geschlossen werden können. Der Nahverkehr muss daher Fahrgästen die Aufgabe abnehmen, die jeweils günstigste Kombination zu finden und eine Mobilitätsgarantie entwickeln. Folgende Verkehrsmittel stehen für die Schließung der Angebotslücken zur Verfügung:

- Taxi
- Mietwagen und Carsharing-Angebote
- Mitfahrgelegenheiten
- Bürgerbusse
- Leihfahrradsysteme, E-Bikes

Je stärker der Substitutionsgrad des eigenen Autos durch ein umfassendes Nahverkehrsangebot, desto stärker und langfristiger ist die Bindung der Kunden an den Nahverkehr.

E-Bikes liegen derzeit im Trend und ihre Verbreitung nimmt stetig zu. Der Einsatzradius der E-Bikes ist höher als der des normalen Fahrrades. Das E-Bike ist besonders geeignet, die Angebotslücke im Vor- und Nachlauf zu schließen. Dementsprechend sind die erforderlichen Einrichtungen an den Verknüpfungspunkten mit dem Nahverkehr auf die Anforderungen der E-Bike-Nutzer auszurichten. Dazu gehören eine ausreichende Anzahl und ausreichend große, bequem zu erreichende Abstellplätze für die E-Bikes sowie bei größeren Stationen Serviceangebote für die E-Bike-Nutzer (Werkstätten, Zubehörverkauf, Auflademöglichkeiten etc.).

Im Busverkehr können bestimmte Angebote, die heute auf den starken Schülerverkehr ausgerichtet sind, nicht mehr in allen Gebieten aufrechterhalten werden. Hier ist ein Wechsel auf kostengünstigere, flexible Angebotsformen zu wählen. Gleichzeitig bestehen in verschiedenen großräumigen Beziehungen Lücken im Angebot des Bahnverkehrs, die durch attraktive Schnellbusangebote geschlossen werden könnten. In beiden Bereichen bestehen jedoch erhebliche Schwierigkeiten, entsprechende Angebote wirtschaftlich betreiben zu können. Dies zeigen auch Erfahrungen aus Gebieten außerhalb Schleswig-Holsteins. Isolierte Lösungen, die ein bestehendes Verkehrsangebot lediglich ergänzen oder ersetzen, führen hier nicht zum Erfolg. Es ist vielmehr ein integriertes Konzept zu entwickeln, das die verschiedenen Angebotsformen des Busses (zum Beispiel Schnellbuslinien mit bedarfsorientierten Zubringerdiensten) optimal aufeinander abstimmt und die dann noch verbleibenden Lücken über die zuvor beschriebenen Kooperationsformen schließt.

Bewertung von Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein



Bewertung von Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein

- Zentrale Orte**
- Oberzentrum, Mittelzentrum
 - Unterzentrum, ländlicher Zentralort
 - ◆ Stadtrandkern 1. oder 2. Ordnung
 - sonstige Orte
- Haltepunkt, Ort
- Straße
- == Autobahn
- - - Nahverkehrsline
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Herstellung und Vertrieb: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
 04303 9000-1000 (14 C/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 C/Min.)
 www.nah.sh



Weiterentwicklung überregionales Busangebot

Ein wesentlicher Punkt bei der Gewinnung neuer Kunden und zur Erhöhung des Marktanteils im Nahverkehr ist eine gute Vernetzung der Verkehrsträger untereinander. Hier sind alle Aufgabenträger und deren Verkehrsunternehmen gefragt, einen Beitrag zu leisten.

Die letzten beiden LNVP enthielten Vorschläge für mögliche Schnellbusverbindungen (LNVP 2003-2007) bzw. für ein landesweites Buslinien-Grundnetz (LNVP 2008-2012). Dieses umfasste auch schnelle, bahnergänzende Buslinien. Bisherige Darstellungen enthielten keine Aussagen über die Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Verbindungen. Weiterhin wurden keine Aussagen getroffen, wie ein landesweites Schnellbusnetz organisiert und finanziert werden kann.

Für den vierten LNVP und die Einschätzung, ob eine Reaktivierung des Bahnverkehrs auf entsprechenden Relationen sinnvoll ist, wurden die vorgeschlagenen Schnellbuskorridore konkret bewertet.¹³

Teilergebnisse werden hier vorgestellt. Mit den auch künftig für den Busverkehr verantwortlichen Aufgabenträgern sind die Gesamtergebnisse sowie die Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten innerhalb des Gültigkeitszeitraums des LNVP zu diskutieren.

Funktion und Kennzeichen der Schnellbuslinien

Die Schnellbuslinien dienen vor allem der Einbindung größerer Orte ohne Schienenanbindung in das landesweite ITF-Netz sowie dem Lückenschluss von bereits mit der Bahn erschlossenen Orten. Kennzeichen der untersuchten Schnellbuslinien sind

- eine schnelle und vertaktete Verbindung, wodurch ein ähnlich hochwertiger Standard wie im Bahnverkehr geschaffen wird,
- hochwertige und komfortable Fahrzeuge,
- Nutzung der Systemvorteile des Busverkehrs sowie
- eine aufwändige und qualitativ gute Angebotsvermarktung.

Abb. 57 zeigt die Linien, die für die Analyse insgesamt betrachtet wurden. (ABB 57)

Jede Linie wurde mit Blick auf Linienverlauf, Angebot, Funktion und Kosten einer Detailprüfung unterzogen. Kosten- und Nachfrageverlagerungen von anderen Linien müssen allerdings gesondert geprüft werden. In Abb. 58 werden die zuvor aufgeführten Linien näher betrachtet. (ABB 58-NÄCHSTE SEITE)

¹³ Stange Verkehrslogistic Consulting, 2009: Bewertung von Schnellbuskorridoren in Schleswig-Holstein

Fazit

Sinnvoll für weitere Konkretisierungen mit den zuständigen Aufgabenträgern sind die Schnellbuslinien:

- Niebüll – Flensburg, Lübeck – Brunsbüttel im Abschnitt Lübeck – Bad Segeberg,
- Kiel – Oldenburg,
- Ratzeburg – Hamburg,
- Eckernförde – Schleswig und
- Lauenburg – Hamburg (diese Linie jedoch nur, wenn eine integrierte Abstimmung mit dem bestehenden Angebot gelingt).

Weiterer Prüfungsbedarf besteht für die Linien

- Husum – Flensburg,
- Lübeck – Brunsbüttel im Abschnitt Bad Segeberg – Wrist – Itzehoe – Brunsbüttel und
- Heide – Rendsburg – Eckernförde.

Besser durch ein gutes Nahverkehrsangebot versorgt werden die Linien

- Kappeln – Süderbrarup und
- Neumünster – Plön.

Bewertung von Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein

Linienverlauf	Angebot	Voraussichtlicher Aufwand	Bewertung
Niebüll – Flensburg (Niebüll – Leck – Schafflund – Flensburg)	Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten, Stundentakt in den Nebenverkehrszeiten Fahrzeit 48 Minuten Primäre Ausrichtung auf ITF-Knoten Niebüll; gute Übergangszeiten in Flensburg Richtung Eckernförde und Schleswig	Gesamtkosten 1,31 Millionen Euro/Jahr Insgesamt fünf Fahrzeuge notwendig Jährliche Laufleistung 0,87 Millionen Kilometer 1,51 Euro/Kilometer	Integration in den ITF Erwartetes Nachfragepotenzial rechtfertigt die Linie Für attraktives Gesamtangebot ist Abstimmung mit bestehendem Busangebot anzustreben
Kiel – Oldenburg Linienweg 1: Kiel – Selent – Lütjenburg – Kaköhl – Oldenburg Linienweg 2: Kiel – Raisdorf – Selent – Lütjenburg	Stundentakt (mit Verdichtungsfahrten) Fahrzeit 63 Minuten Primäre Ausrichtung auf den RE in Kiel	Gesamtkosten 1,8 Millionen Euro/Jahr Insgesamt sieben Busse notwendig Jährliche Laufleistung 1,2 Millionen Kilometer 1,53 Euro/Kilometer	Deutliche Verbesserung gegenüber dem bestehenden Angebot Realistisches Umsetzungspotenzial
Lübeck – Bad Segeberg – Bad Bramstedt – Wrist – Itzehoe – Brunsbüttel Teilinie 1 Lübeck – Bad Segeberg – Bad Bramstedt – Wrist – Itzehoe Teilinie 2 Wrist – Kellinghusen – Hohenlockstedt – Itzehoe – Brunsbüttel	Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt zwischen Lübeck und Bad Segeberg vorrangige ITF-Einbindung im westlichen Linienabschnitt Abschnitt Lübeck – Bad Segeberg vor allem Stadtzu- bringer nach Lübeck	Gesamtkosten 3,02 Millionen Euro/Jahr Insgesamt zwölf Busse notwendig Jährliche Laufleistung 2,05 Millionen Kilometer 1,47 Euro/Kilometer	Erste Ost-West-Verbindung im Nahverkehr in Mittelholstein Allerdings mit unterschiedlicher Bewertung der Teillinien Für den Abschnitt Lübeck und Bad Segeberg ist das Angebot sinnvoll (insbesondere nach Fertigstellung der A 20); Abstimmung mit bestehendem Angebot erforderlich Für den Abschnitt Bad Segeberg und Wrist geringes Fahrgastpotenzial Für den Abschnitt Wrist – Itzehoe grundsätzlich Potenzial vorhanden, gegebenenfalls aber auch durch Optimierung von nachgeordneten Busverkehren sinnvoll, die eine höhere Erschließungsqualität besitzen Abschnitt Brunsbüttel – Itzehoe sehr empfehlenswert
Hamburg – Geesthacht – Lauenburg	Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt werktags, in Hauptverkehrszeit 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Geesthacht grundsätzliche Ausrichtung auf Bahnschlüsse in Lauenburg Richtung Lübeck	Gesamtkosten 2,9 Millionen Euro/Jahr Insgesamt 15 Busse notwendig Jährliche Laufleistung 1,7 Millionen Kilometer 1,70 Euro/Kilometer	Strecke ist bereits heute gut durch den Nahverkehr erschlossen Neue Linie bietet aber gute Ergänzung Wichtig ist jedoch eine Abstimmung mit den bestehenden Nahverkehrslinien

In Schleswig-Holstein gibt es seit Jahren verschiedene Formen der flexiblen (oder auch alternativen) Bedienung. Hier zu zählen zum Beispiel Anrufsammeltaxen (AST), Anruf-
 linientaxen, (An-)Rufbusse, Markt-Mobile und Bürgerbusse. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Konzeptionen zu Startzeit, Haltestellen- und Linienwegbedienung.

Flexible Bedienungsformen und die Integration verschiedener Verkehrsmittel bedürfen einer intensiven Kommunikation mit dem Kunden und eines umfassenden Informationsaustausches zwischen den Anbietern, um die individuellen Wünsche der Kunden zu erfassen und ein maßgeschneidertes Angebot innerhalb kürzester Zeit zu erstellen. Hier hat die jüngste Vergangenheit mit der Entwicklung der Smartphones einen wichtigen Grundstein gelegt. Die Fahrgäste könnten in Zukunft auf diesem Wege zu jedem Zeitpunkt erreicht werden. Einerseits können Fahrgäste mit Hilfe von Smartphones ihre Wünsche sehr detailliert aufgeben, andererseits können ihnen auf umgekehrtem Wege die ausgearbeiteten Wege- und Preisinformationen übermittelt werden. Ebenso können über diese Technologie die erforderlichen Abstimmungen mit den Dienstleistern auf einem einheitlichen technologischen Standard erfolgen.

Die mittelfristig durch diese Maßnahmen zu erzielenden Mehrverkehre werden vorsichtig auf zehn Prozent, bezogen auf das Verkehrsaufkommen, und fünf Prozent, bezogen auf die Verkehrsleistung, geschätzt. Langfristig liegt aber in der Integration der – in Bezug auf das privat genutzte Auto – alternativen Mobilitätsformen der Schlüssel, den motorisierten Individualverkehr mit dem Pkw in relevanter Größenordnung durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ersetzen.

4.7 Ergebnisse

Bei schrittweiser Betrachtung der Maßnahmenpakete ergibt sich folgendes Bild für die Nachfrageentwicklung. (**ABB 59 UND 60**)

Durch die **zusätzlichen Angebotsmaßnahmen** steigt das Verkehrsaufkommen im Bahnverkehr um ca. zehn Prozentpunkte von 120 (Szenario „Offensive Nahverkehr“) auf 130 Prozent des Ausgangswertes des Jahres 2010. Der Bus verliert durch Verlagerungseffekte vom Bus auf die Bahn etwas an Nachfrage. Insgesamt gewinnt der Nahverkehr jedoch zwei Prozent Nachfrage hinzu. Durch das höhere Gewicht der Bahn bei der Betrachtung der Verkehrsleistung steigt die Gesamtnachfrage im Nahverkehr um vier Prozentpunkte.

Die durch eine **Qualitätsoffensive** hinzuzugewinnende Nachfrage für den Nahverkehr wird auf ca. zehn Prozent geschätzt. Damit steigt das Verkehrsaufkommen auf 122 Prozent der Ausgangsnachfrage und die Verkehrsleistung auf 141 Prozent des Ausgangswertes.

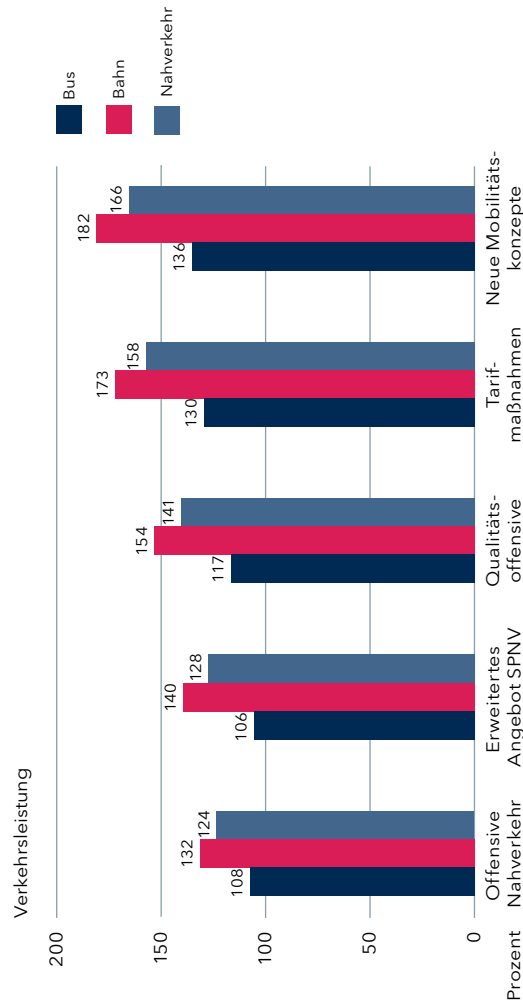
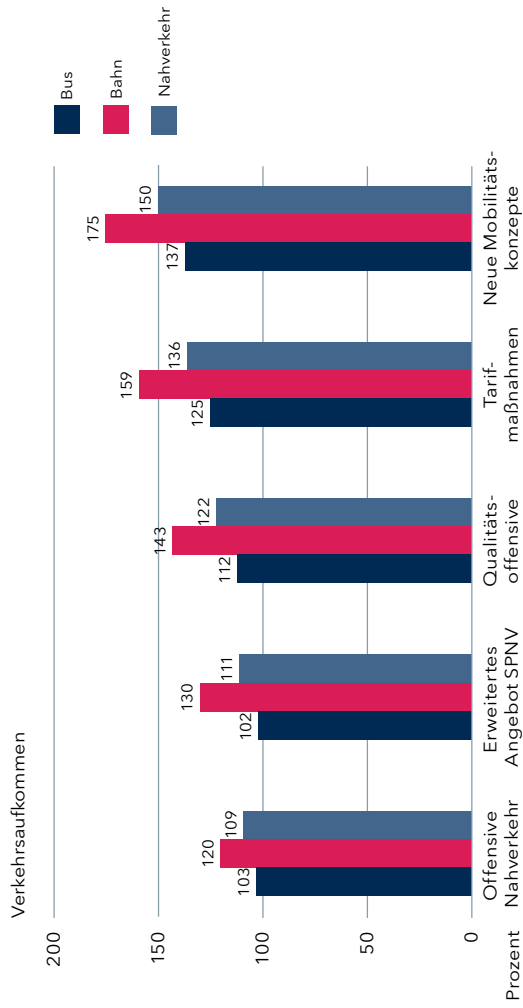
Die beiden **Tarifmaßnahmen** „Harmonisierung der Tarife“ und „20 Prozent Verringerung der Fahrpreise“ haben zusammen einen Nachfrageeffekt von ca. 14 Prozent beim Verkehrsaufkommen und 17 Prozent bei der Verkehrsleistung zur Folge. Die Nachfrage steigt beim Verkehrsaufkommen auf 136 Prozent des Ausgangswertes von 2010 und bei der Verkehrsleistung auf 158 Prozent der Nachfrage aus 2010.

Mit der **Optimierung des Nahverkehrsangebotes** unter Integration klassischer und innovativer Verkehrsmittel wird beim Aufkommen nochmals eine Steigerung von 14 Prozent erwartet und bei der Verkehrsleistung eine Steigerung von acht Prozent. Damit steigt die Gesamtnachfrage, bezogen auf die Verkehrsleistung, auf 150 Prozent der Nachfrage aus dem Jahr 2010, und auf 166 Prozent der Ausgangsnachfrage.

Der Marktanteil des Nahverkehrs, bezogen auf das Verkehrsaufkommen, steigt mit jedem untersuchten Maßnahmenpaket schrittweise von 7,1 Prozent (Szenario „Offensive Nahverkehr“) auf 9,8 Prozent (Szenario „Plus 50 Prozent“). Das vorgegebene Ziel des 1,5-fachen Marktanteils von 2010, der sich auf 6,6 Prozent beläuft, würde mit Umsetzung aller untersuchten Maßnahmenpakete erfüllbar sein. Bei der Verkehrsleistung zeichnet sich ebenfalls ab, dass das Ziel, den Marktanteil um 50 Prozent zu steigern, nahezu vollständig erreicht werden könnte. 2010 lag der Marktanteil bei 7,8 Prozent. Mit 11,6 Prozent in der Variante „Plus 50 Prozent“ liegt der Wert um 49 Prozent über diesem Ausgangswert.

ABB 59

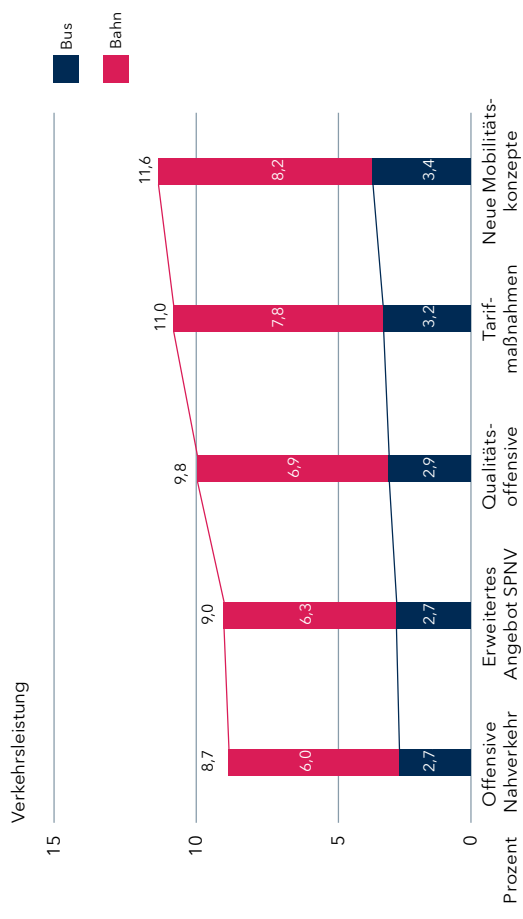
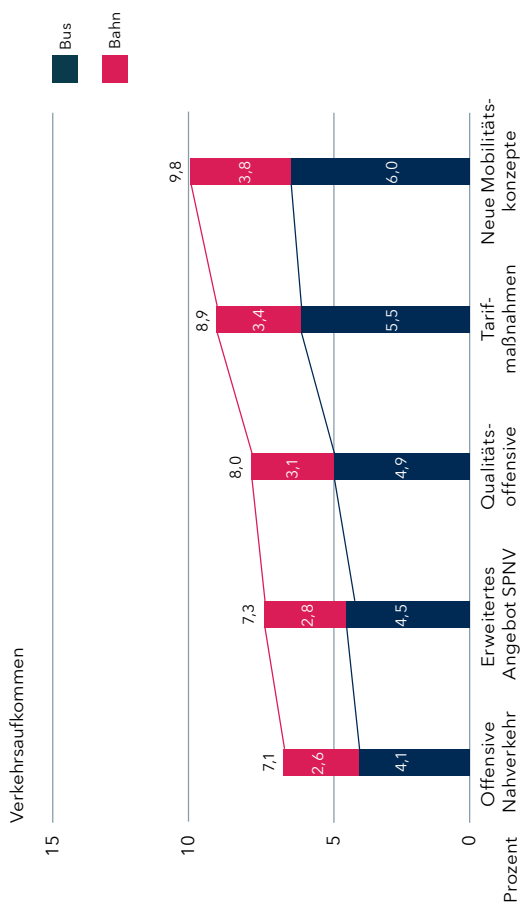
Prognose zur Entwicklung der Nachfrage im Szenario „Plus 50 Prozent“



QUELLE: ITP, 2012

ABB 60

Prognose zur Entwicklung des Marktanteils im Szenario „Plus 50 Prozent“



QUELLE: ITP, 2012

Bewertung

Das Ziel, den Marktanteil des Nahverkehrs um 50 Prozent zu steigern, ist grundsätzlich erreichbar. Hierzu bedarf es jedoch sehr umfassender Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs.

In allen Bereichen sind die Einzelmaßnahmen einer genaueren Prüfung im Hinblick auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu unterziehen, so dass Maßnahmen mit einem hohen Zielbeitrag prioritär umgesetzt werden. Für die Angebotsmaßnahmen im Bahnverkehr wurde eine Grobbewertung durchgeführt, um eine erste Einschätzung vornehmen zu können, welche Maßnahmen einen hohen Beitrag leisten und möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollten, und welche Maßnahme gegebenenfalls einer späteren Realisierungsstufe zuzuordnen sind. Während bei den Angebotsmaßnahmen bereits konkrete Vorstellungen darüber vorliegen, wie diese Maßnahmen aussehen könnten und für eine Bewertung auf eine sehr umfangreiche und fundierte Datengrundlage zurückgegriffen werden kann, ist diese Informationsbasis für die Bereiche Qualitätssicherung und Qualitätsoffensive sowie Optimierung des Nahverkehrsangebotes unter Integration klassischer und innovativer Mobilitätskonzepte noch nicht ausreichend. Hier wäre es Aufgabe der kommenden Jahre, die Datenbasis durch Marktforschung zu verbreitern und konkrete Einzelmaßnahmen zu formulieren, um eine bessere Entscheidungsgrundlage zu erhalten. Dafür sollte auch auf Erfahrungen aus anderen Räumen, in denen Forschungsvorhaben zu diesen

Themen durchgeführt wurden oder Pilotprojekte umgesetzt wurden, zurückgegriffen werden.

Die Arbeiten zur Weiterentwicklung und Optimierung des SH-Tarifes sind bereits angelaufen. Hier werden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, den Tarif flexibler gestalten zu können, so dass der Tarif an die Anforderungen der Kunden und an die Marktsituation besser angepasst werden kann. Eine Senkung der Tarife könnte relativ schnell umgesetzt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass auch die entsprechenden Kapazitäten aufgebaut werden, damit der erhoffte Nachfragezuwachs dann auch bedient werden kann.

Verkehrs- und ordnungspolitische Maßnahmen, die in den MIV eingreifen, werden hier nicht weiter vertieft. Diese Maßnahmen, wie zum Beispiel die Einführung einer City-Maut, Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder die Erhöhung der Mineralölsteuer, sind vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten und der mit ihnen verbundenen Begleiterscheinungen zu diskutieren. Sicherlich können aber auch diese Maßnahmen einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Nahverkehrs haben.

Selbstverständlich spielt auch die Siedlungsplanung und -entwicklung eine bedeutende Rolle für den Ausbau und die Nutzungsmöglichkeiten des Nahverkehrs, aber auch generell für die Entstehung und Vermeidung von Verkehr. Eine enge Verzahnung und Abstimmung mit der Landesplanung ist daher geboten.

Kosten und Finanzierung

Die im Szenario „Plus 50 Prozent“ beschriebenen Angebotsmaßnahmen sind unter den heutigen Rahmenbedingungen als Paket nicht finanzierbar. Um das Ziel einer nachhaltigen Veränderung des Modal Splits zu erreichen, ist es Aufgabe der nächsten Jahre, die vorgeschlagenen Maßnahmen detaillierter zu bewerten, die Entwicklung der Rahmenbedingungen zu beobachten und, falls notwendig und sinnvoll, Entscheidungen für eine spätere Priorisierung bzw. Umsetzung vorzubereiten. Parallel ist die Prüfung alternativer Finanzierungs- und Kostensenkungsmöglichkeiten notwendig.

Fazit

Das Szenario „Plus 50 Prozent“ zeigt: Mehr Fahrgäste sind möglich.

Ohne geändertes Trassen- und Stationspreissystem allerdings ist eine Angebotsverdichtung im Bestandsnetz nicht möglich, weil keine Stückkostenreduzierung erzielt werden kann und dadurch viele Maßnahmen zu teuer würden. Die vorliegende Bewertung wurde in Bezug auf die Infrastruktur mit einer Grenzkostenbetrachtung durchgeführt.

Besonders gut schneiden Maßnahmen zur Optimierung der vorhandenen Infrastruktur ab (zum Beispiel auf der Marschbahn). Hier steigen die Unterhaltungskosten für die Infrastruktur nicht oder nur geringfügig an und es können gegebenenfalls sogar Fahrzeugumläufe eingespart oder das Angebot ohne Fahrzeugmehrbedarf ausgeweitet werden.

Es lohnt sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Erwägungen, das Ziel zu verfolgen. Wir brauchen die Unterstützung aller Akteure im Nahverkehr, um neue Wege vor allem bei der Finanzierung zu beschreiten. Die Ideen und Vorschläge möchte das Land in den nächsten Jahren intensiv diskutieren und prüfen.

Klar ist auch: Ohne eine bessere und langfristige Mittelausstattung durch den Bund werden wir langfristig nur einen Bruchteil der notwendigen Änderungen umsetzen können.

Anhang

FO

5.1 Rückblick LNVP 2008-2012: Umsetzung der Angebotsmaßnahmen Szenario „Forttschreibung“

Angebotsmaßnahmen SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken und Bahnhöfe	Sachstand 2013
Hamburg - Westerland		
Einführung von Expresszügen zwischen Westerland und Hamburg in der Sommersaison		ein Expresszug an Samstagen nach Hamburg Hauptbahnhof
3 zusätzliche Pendelzugpaare Westerland - Niebüll Montag bis Freitag		umgesetzt
Anbindung Marschbahn an den Hamburger Hauptbahnhof		konnte aufgrund von Engpässen im Hamburger Hauptbahnhof nicht umgesetzt werden
Niebüll - Tondern (- Esbjerg)		
Ganztägige Durchbindung der Züge bis nach Esbjerg (DK) ab 2011	Anpassung des Bahnhofs in Niebüll (Signaltechnik) für Einfahrt dänischer Züge	umgesetzt
Hamburg - Lübeck (- Lübeck-Travemünde)		
Erweiterung des Fahrplans um ein neues, schnelles Zugpaar Lübeck - Hamburg (Sprinter)		umgesetzt
Erweiterung des RE-Angebotes zum Halbstundentakt Montag bis Freitag		umgesetzt
Ausweitung des Bedienungszeitraums nach Lübeck-Travemünde morgens und abends		umgesetzt
Lübeck - Puttgarden		
Angebotsverbesserung: Zweistundentakt nach Fehmarn-Burg, teilweise Verlängerung nach Puttgarden	Neuer Bahnhof in Ratekau, Neubau Schienenanbindung Burg	umgesetzt; außer neuem Bahnhof in Ratekau, dieser hängt ab von Trassenführung Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung
Kiel - Lübeck - Lüneburg / Bad Kleinen		
Erweiterung des Angebotes: Zwei Züge pro Stunde zwischen Kiel und Lübeck, teilweise Weiterführung über Lübeck Flughafen bis nach Lüneburg	Neubau von Kreuzungsbahnhöfen in Kiel-Elmschenhagen und Plön, Ausbau der Strecke im Abschnitt Preetz-Ascheberg für erhöhte Geschwindigkeit	umgesetzt
	Neuer Bahnhof in Lübeck-Hochschulstadtteil	umgesetzt

Angebotsmaßnahmen SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken und Bahnhöfe	Sachstand 2013
Hamburg - Büchen (- Schwerin)		
Reduzierung des Pendelverkehrs zwischen Büchen und Aumühle auf 11 Zugpaare		umgesetzt
Kompensation der wegfallenden Halte in Müssen durch RE-Halt		umgesetzt
Zusätzliche RE-Züge in der HVZ		umgesetzt
Kiel-Flensburg		
Erweiterung des Angebotes des stündlichen Pendels Eckernförde-Kiel auch Montag bis Mittwoch		umgesetzt

5.2 Rückblick LNVP 2008–2012: Umsetzung der Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“

Angebotsmaßnahmen SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken und Bahnhöfe	Sachstand 2013
Hamburg – Westerland		
Halbstundentaktverdichtung Niebüll – Westerland	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Niebüll – Westerland	Verdichtung wird geprüft; zweigleisiger Ausbau nicht umgesetzt
Zusätzliche Expresszüge Hamburg – Westerland	Bau eines dritten Gleises im Abschnitt Pinneberg – Elmshorn	Zusätzliche Züge werden geprüft; Bau eines dritten Gleises in Elmshorn wurde verworfen
Erweiterung der S-Bahn über Pinneberg bis nach Elmshorn / – Itzehoe, 20-Minutentakt bis Elmshorn	Bau eines vierten Bahnsteiggleises am Bahnhof Elmshorn	Erweiterung der S-Bahn frühestens ab 2027 mit Auslaufen des Verkehrsvertrages Netz Mitte; Bau eines vierten Bahnsteiggleises in Elmshorn in Prüfung
	Bau einer Einfädelung auf das Fernbahngleis auf Hamburger Gebiet	Verlängerung der S4 von Altona nach Elmshorn – Itzehoe / Kellinghusen frühestens ab 2027 mit Auslaufen des Verkehrsvertrages Netz Mitte
	Bau neuer Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord	
Hamburg – Flensburg / Kiel		
Erweiterung des Regionalexpressangebotes zwischen Kiel und Hamburg auf einen Halbstundentakt		ab 2014 mit neuem Verkehrsvertrag Netz Mitte
Flügelung der Züge in Neumünster zur Weiterfahrt Richtung Flensburg		ab 2014 mit neuem Verkehrsvertrag Netz Mitte
	Anpassungsarbeiten im Bahnhof Neumünster	ab 2014 mit neuem Verkehrsvertrag Netz Mitte
Flensburg – Niebüll		
Reaktivierung der Strecke und Bedienung im Stundentakt	Ertüchtigung der Strecke (38 km)	Umsetzung wird geprüft
Durchbindung einiger Züge von Kiel bis Westerland	Bau von 5 Stationen	Umsetzung wird geprüft
Kiel – Husum		
Erweiterung des Angebotes im Abschnitt Kiel – Rendsburg auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit	Bau eines Kreuzungsbahnhofes (Felde), Bau einer zusätzlichen Station (Schülldorf, Bredenbek oder Melsdorf)	Umsetzung ab 2014, mit fünf neuen Stationen (Schülldorf, Bredenbek, Melsdorf, Achterwehr, Kiel-Russee)

Angebotsmaßnahmen SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken und Bahnhöfe	Sachstand 2013
Niebüll - Tondern (- Esbjerg)		
Erweiterung des Angebotes auf einen ganztägigen Stundentakt zwischen Niebüll und Tondern (Montag bis Freitag)		Umsetzung wird geprüft
Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster		
Beschleunigung einiger Züge zu Expresszügen und Verdichtung des Angebotes auf der Achse Kaltenkirchen - Hamburg Hbf	Prüfung der Elektrifizierung	S-Bahn-Konzept in Planung (S21): Prüfung Beschleunigung und Verdichtung; Umsetzung ggf. ab 2017
Hamburg - Lübeck (- Lübeck-Travemünde)		
Neuordnung der RE-Verkehre zwischen Hamburg und Lübeck	Bau einer neuen S-Bahn-Strecke Hamburg - Ahrensburg	S-Bahn-Konzept in Planung (S4): Prüfung neue S-Bahn-Strecke Hamburg - Bargteheide; Umsetzung ggf. ab 2017
S-Bahn-Angebot von Hamburg bis Ahrensburg	Umbau Bahnhof Ahrensburg	
Kiel - Lübeck - Lüneburg / Bad Kleinen		
Erweiterung des Angebotes zu einem ganztägigen Schnell-Langsamkonzept auf der Strecke Kiel - Lübeck	Streckenausbau auf 140 km/h, zweigleisige Abschnitte Malente - Timmendorf	Angebotserweiterung ab 2016; zweigleisiger Abschnitt Malente - Timmendorf wird nicht mehr benötigt
Beschleunigung der Fahrzeit Kiel - Lübeck auf unter 55 Minuten		Beschleunigung ab 2016
Erweiterung des Angebotes zu einem Halbstundentakt von Lübeck Hbf bis Lübeck Flughafen bzw. Ratzeburg (Montag bis Freitag), ggf. als „S-Bahn Lübeck“	Bau einer zweiten Bahnsteigkante für eingehende Züge in Lübeck Flughafen	Umsetzung der Angebotsweiterung wird geprüft; Bau zweiter Bahnsteigkante zurückgestellt
Hamburg - Büchen (- Schwerin)		
Verdichtung des RE-Angebotes auf einen Stundentakt		montags bis freitags (umgesetzt zum Dezember 2013)
Einführung einer 2-System-S-Bahn Hamburg - Büchen	Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Aumühle	verworfen
StadtRegionalBahn		Umsetzung wird geprüft
Kiel - Schönberg		
Reaktivierung der Strecke und Bedienung im Stundentakt (abhängig von der Entscheidung zur StadtRegionalBahn Kiel)	Ertüchtigung der Strecke (24 km) inkl. Stationen	Umsetzung ab 2014; unabhängig von Entscheidung zur StadtRegionalbahn Kiel

5.3 Abbildungsverzeichnis

Abb. 01	Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland. S. 13	Abb. 31	Bahnlinien in Schleswig-Holstein (Stand 2013). S. 60
Abb. 02	Einwohnerentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2050. S. 15	Abb. 32	Fahrplanaangebot 2013. S. 61
Abb. 03	Einwohnerentwicklung in Hamburg bis 2050. S. 15	Abb. 33	Fernverkehrslinien in Schleswig-Holstein (Stand 2013). S. 64
Abb. 04	Entwicklung der Gesamtbevölkerung in Schleswig-Holstein und Hamburg 2010-2025. S. 16	Abb. 34	Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“. S. 68
Abb. 05	Entwicklung der Schülerzahlen in Schleswig-Holstein und Deutschland. S. 17	Abb. 35	Stationen in Schleswig-Holstein 2008-2012. S. 74
Abb. 06	Entwicklung der Personenkilometer 1996-2012. S. 18	Abb. 36	Infrastrukturmaßnahmen im SPNV Szenario „Offensive Nahverkehr“. S. 82
Abb. 07	Indexentwicklung der Personen- und Zugkilometer. S. 19	Abb. 37	Qualitätskriterien. S. 84
Abb. 08	Personenkilometer nach Unternehmen/Netzen in Schleswig-Holstein 2012. S. 20	Abb. 38	Pünktlichkeit nach Teilnetzen. S. 85
Abb. 09	Verkehrsnachfrage im SPNV 2012. S. 22	Abb. 39	Garantiefälle und Entschädigungen. S. 85
Abb. 10	Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2005-2012. S. 24	Abb. 40	Schleswig-Holstein-Tarif. S. 86
Abb. 11	Ein- und Aussteiger im SPNV 2012. S. 26	Abb. 41	Umsatzentwicklung im Schleswig-Holstein-Tarif. S. 87
Abb. 12	Genutzte Verkehrsmittel in den Kreisen und kreisfreien Städten 2012 (Modal Split). S. 28	Abb. 42	nah.sh-Logo 2010-2013. S. 91
Abb. 13	Nutzungshäufigkeit Nahverkehr (Bus und Bahn) in den Kreisen und kreisfreien Städten 2012. S. 29	Abb. 43	Kannste-Motiv. S. 92
Abb. 14	Gründe für die Nicht-Nutzung des Nahverkehrs (Bus und Bahn) 2012. S. 30	Abb. 44	Screenshot www.nah.sh. S. 92
Abb. 15	Bewertung des Busangebotes nach Nutzungshäufigkeit 2012. S. 31	Abb. 45	Sloganbekanntheit 2010-2012 Kiel. S. 93
Abb. 16	Bewertung des Bahnangebotes nach Nutzungshäufigkeit 2012. S. 32	Abb. 46	Sloganbekanntheit 2010-2012 Umland. S. 93
Abb. 17	Milieustruktur in Deutschland. S. 34	Abb. 47	Motiv Hamburg Inklusive. S. 94
Abb. 18	Milieustrukturen der Raumcluster in Schleswig-Holstein. S. 35	Abb. 48	Teilnetze im Wettbewerb (Stand 2012). S. 100
Abb. 19	Entwicklung der Marktanteile im Nahverkehr in den vier Analysegebieten in Schleswig-Holstein. S. 37	Abb. 49	Wettbewerbsfahrplan im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein. S. 103
Abb. 20	Verkehrsmittel zur Anreise – Kurzurlaub. S. 38	Abb. 50	Aufteilung der Finanzierungsmittel im Jahr 2011. S. 111
Abb. 21	Verkehrsmittel zur Anreise – Urlaub. S. 39	Abb. 51	Entwicklung der Regionalisierungsmittel und Infrastrukturkosten. S. 115
Abb. 22	Ausflugsziele der Gäste in Schleswig-Holstein 2011. S. 40	Abb. 52	Modal Split-Vergleich Flächenländer. S. 129
Abb. 23	Profil der Touristen, die den Nahverkehr nutzen. S. 41	Abb. 53	Zielsetzung für das Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 129
Abb. 24	Beispiel für zielgruppenspezifische Angebote. S. 42	Abb. 54	Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 130
Abb. 25	Entwicklung der Auspendlerzahlen. S. 44	Abb. 55	Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 132
Abb. 26	CO ₂ -Einsparungen des Bahnverkehrs gegenüber dem Auto. S. 46	Abb. 56	Infrastrukturmaßnahmen im SPNV Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 134
Abb. 27	Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV (Szenario „Offensive Nahverkehr“). S. 52	Abb. 57	Bewertung von Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein (Karte). S. 138
Abb. 28	Prognose der Nachfrageentwicklung im Nahverkehr bis 2030. S. 55	Abb. 58	Bewertung von Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein (Tabelle). S. 140
Abb. 29	Prognose der Entwicklung des Marktanteils Nahverkehr bis 2030. S. 57	Abb. 59	Prognose zur Entwicklung der Nachfrage im Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 143
Abb. 30	Entwicklung der Zugkilometer in Schleswig-Holstein. S. 59	Abb. 60	Prognose zur Entwicklung des Marktanteils im Szenario „Plus 50 Prozent“. S. 143

5.4 Abkürzungsverzeichnis

AKN	AKN Eisenbahn AG	Hbf	Hauptbahnhof	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Abzw.	Abzweig	HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH	Pkm	Personenkilometer
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.	HVZ	Hauptverkehrszeit	QMS	Qualitätsmanagementsystem
BSchwAG	Bundesschienenwege-Ausbaugesetz	IC	InterCity	RB	Regionalbahn
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland	ICE	InterCityExpress	RE	RegionalExpress
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	ISV	Infrastruktursicherungsvertrag	RegG	Regionalisierungsgesetz
CD	Corporate Design	ITF	Integraler Taktfahrplan	SGB	Sozialgesetzbuch
CO₂	Kohlendioxid	ITP	Intraplan Consult GmbH	SH	Schleswig-Holstein
DB AG	Deutsche Bahn AG	KBS	Kursbuchstrecke	SHB	Schleswig-Holstein-Bahn GmbH
DB Regio	DB Regio AG, DB Regio Nord GmbH, Regionalbahn Schleswig-Holstein	LINT	Dieselnahverkehrstriebwagen der Baureihe 648	SHE	Schleswig-Holstein-Express
DSA	dynamische Schriftnanzeiger	LNVP	landesweiter Nahverkehrsplan	SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
EC	EuroCity	LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
EFM	elektronisches Fahrgeldmanagement	LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH	SRB	StadtRegionalBahn Kiel
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	MIV	motorisierter Individualverkehr	StBA	Statistisches Bundesamt Deutschland
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen	MWAVT	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein	TASH	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH
ESTW	Elektronisches Stellwerk	NBE	nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH	TVSH	Tourismusverband Schleswig-Holstein
EU	Europäische Union	NEG	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (früher NVAG)	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
FinVo	Finanzierungsverordnung	N.I.T.	Institut für Tourismus- und Bäderforschung Nordeuropa GmbH	VgV	Vergabeverordnung
F.U.R.	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V.	NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH	VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil A
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	VTE/VRTA	Dieseltriebwagen der Baureihe VTE
GVOBI	Gesetz- und Verordnungsblatt	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr	Zugkm	Zugkilometer
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen	ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr)		

5.5 Quellenverzeichnis

- 1 Bewertung von Schnellbuskorridoren in Schleswig-Holstein, Stange Verkehrstrlogistic Consulting, 2009
- 2 Die Bewertung der Pünktlichkeit als Qualitätsparameter im Schienenpersonenverkehr auf Basis der direkten Nutzenmessung, Ackermann, Till, 1998
- 3 Landesweite Marktforschung 2012, Omnitrend GmbH, 2013
- 4 Landesweiter Werbemonitor in Schleswig-Holstein 2012, F&P Marketingforschung GmbH, 2012
- 5 ÖPNV und Klimaschutz in Schleswig-Holstein, Öko-Institut e. V. Institut für angewandte Ökologie, 2009
- 6 Perspektive ÖPNV in Schleswig-Holstein, Intraplan Consult GmbH, 2012
- 7 Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein, Statistikamt Nord, 2014
- 8 Statistisches Jahrbuch BRD, Statistisches Bundesamt, 2014
- 9 Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein, NIT, 2012
- 10 11. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes, Statistisches Bundesamt, 2012

5.6 Impressum

Herausgeber	Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein Postfach 7128, 24171 Kiel
Verfasser	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Gestaltungskonzept, Layout	boy Strategie und Kommunikation GmbH Düppelstr. 60 + 62, 24103 Kiel
Satz, Karten, Lektorat	LVS Schleswig-Holstein mbH Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Copyright	LVS Schleswig-Holstein mbH
Herstellung	Druckzentrum Harry Jung, Flensburg
Auflage	500 Exemplare
April 2014	



