

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Ausschuss für die Zusammenarbeit der
Länder Schleswig-Holstein und
Hamburg
Herrn Vorsitzenden
Dr. Bernd Buchholz, MdL

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/409

Landeshaus
24105 Kiel

21. November 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

nachfolgend nehme ich Stellung zu den Arbeitsaufträgen aus der Sitzung des
gemeinsamen Ausschusses vom 16.09. d. J.:

Zu TOP 2:

S 21: Bericht zur aktuellen Situation beim Ankauf von Grundstücken und
Ausschreibungsdetails

Aktuell wird sich auf den für die 1. Bauphase erforderlichen Grunderwerb konzentriert.
Dies betrifft in Hamburg den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Eidelstedt und der
Eisenbahnüberführung Elbgaustraße und in Schleswig-Holstein den Streckenabschnitt
zwischen dem Bahnhof Burgwedel und dem Bahnübergang Bahnstraße in Ellerau. Das
Ziel ist es, die für den Start der 1. Bauphase benötigten privaten Flächen bis zum 1.
Dezember 2022 bereit stellen zu können.

Von den Fachlosen ist die Mehrheit mittlerweile beauftragt. Bei einzelnen Losen erfolgte
auf die Ausschreibung keine Rückmeldung. In einem solchen Fall wird direkt an potentielle
Anbieter herangetreten und verhandelt. Dies ist aktuell bei zwei Fachlosen der 1.
Bauphase der Fall.

Bei der ersten Ausschreibung des Schienenersatzverkehrs (SEV) für sämtliche
Streckensperrungen gab es keine Angebote. Auch nach einigen Verhandlungen wurde
kein verbindliches Angebot abgegeben. Aus diesem Grund ist der SEV für die erste
Streckensperrung erneut verkürzt ausgeschrieben. Eine Finanzierungszusage wurde
erteilt.

S 4 Ost: Zeitplan

Der Planfeststellungsbeschluss des 1. Planfeststellungsabschnitts (PFA) wurde mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, am 05.10.2021 bestandskräftig. Seit dem 06.04.2021 wird im PFA 1 gebaut. Eine 4. Planänderung ist derzeit noch in Bearbeitung/Erstellung. Die Übergabe ist für November 2022 geplant.

Für den PFA 2 ist eine Neuauslegung der überarbeiteten Planungsunterlagen für November 2022 vorgesehen. Ein vollziehbarer PFB ist für September 2023 anvisiert. Der Start der bauvorbereitenden Maßnahmen ist für Oktober 2024 geplant. Ein Jahr später sollen die Bauhauptmaßnahmen beginnen.

Der PFB für den PFA 3 steht in Abhängigkeit zum 2. PFA, da dieser priorisiert wird. Hier ist eine Auslegung der Unterlagen für das 1. Quartal 2023 vorgesehen.

Zu TOP 4

9-Euro-Ticket: Nutzungsdaten SH

Das 9-Euro-Ticket war auch in SH ein voller Erfolg, was die Akzeptanz und Nutzung durch die Bürgerinnen und Bürger angeht. Es hat jedoch auch deutlich gemacht, dass das jetzige Angebot und die Infrastruktur nicht ausreichten, die Nachfrage während der drei monatigen Geltungsdauer zu befriedigen.

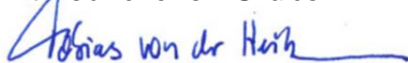
Laut einer repräsentativen Umfrage nutzten vor der Einführung des 9-Euro-Tickets 45% der Schleswig-Holsteiner täglich den PKW. Während des Aktionszeitraums fiel dieser Wert auf 39%.

Insbesondere auf den touristisch interessanten Verbindungen kam es immer wieder zu Überfüllungen und damit verbunden auch Verspätungen. Aber auch die Hauptverkehrsachse von Kiel nach Hamburg (und umgekehrt) war hiervon betroffen.

Dass der Geltungszeitraum genau in den bundesweiten Sommerferien lag, erschwert die Möglichkeit, Rückschlüsse auf eine Änderung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens zu ziehen.

Genauere Daten finden Sie auch noch in dem beiliegenden Papier der NAH.SH (Anlage 1).

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

Anlagen

Anlage 1: NAH.SH Marktforschung 9-Euro-Ticket

Entwicklung Nachfrage

- während 9-Euro-Ticket-Zeitraum enormer Anstieg der Verkehrsleistung im SPNV in SH
- sh-weit liegen noch keine Ergebnisse (über alle EVUs) vor, allerdings sorgt 9-Euro-Ticket bereits im zweiten Quartal (durch einen Monat) für einen Anstieg der Verkehrsleistung, die damit über 2019er (Vor-Corona-) Niveau lag.
- Für DB-Leistungen liegen bereits Daten über den 9-Euro-Zeitraum vor; hier lassen sich Steigerungen in der Verkehrsleistung von über 50 % über dem vergleichbaren Zeitraum 2019 feststellen. *(es ist anzunehmen, dass in anderen Netzen ähnliche Entwicklung)*
- In den DB-Netzen gab es die stärksten Zuwächse an Fahrgästen ggü. dem Vor-Corona-Zeitraum im Netz Nord (+157 % im Juli), dann im Netz Mitte (+ 73 % im Juni).
- Im Netz Nord fallen dabei v.a. die Linien RB 64 (SPO-Husum) und RB 73 (Eckernförde-Kiel) ins Auge. Im Netz Ost gab es die größten Zuwächse auf den Linien nach Puttgarden, Lübeck-Lüneburg und Kiel-Lübeck.

(Hinweis: Der Vergleich nach Linien bzw. innerhalb der Linien hakt etwas, da ich die Monate 9-Euro-Zeitraum mit dem 3. Q. 2019 vergleiche (für 2019 liegen keine Monatsauswertungen vor). Im 3.Q. ist natürlich auch noch der September enthalten, im 9-Euro-Zeitraum ja nicht; außerdem gibt es an der einen oder anderen Stelle offensichtlich Neuzordnungen von Linien, wodurch auch Ergebnisse verfälscht werden. Last but not least sind die Zuwächse auf „kleinen“ Linien bisweilen sehr hoch, weil die Ausgangsdaten geringer waren. Ich würde es daher eher auch nur verbal beschreiben wollen.

Bessere Auswertungen, allerdings dann wieder auf Quartalsebene, wären nach Erhalt der Daten für das 3.Q. 2022 möglich.)

Entwicklung Modal Split; Nutzungshäufigkeiten ÖV

- Anteil ÖV während 9-Euro-Ticket-Phase in SH deutlich zugenommen ggü. durchschnittlichen Quartalswerten. Insb. die Corona-Quartale 2020 bis 2022 konnten deutlich übertroffen werden.
- Stärkster Anteil im Monat Juli mit 15 %; im Juni und August hingegen zwar höhere Anteile als die letzten Quartale, aber doch auch wieder deutlich geringere als im Juli; vermutlich auf Ferienzeit in SH zurückzuführen, die vollständig den Juli abdeckte und für viele 9-Euro-Fahrten im Freizeitverkehr sorgte
- Während 9-Euro-Ticket-Zeit zumindest auch der Anteil MIV geringer als in Vorquartalen, sogar auch ggü. Vor-Corona-Zeit (3. Q. 2019), damit insg. starker Anteil Umweltverbund. Im August hatte ÖV allerdings ggü. Fuß- und Radverkehr Anteile abgegeben. Sommermonate aber auch „traditionell“ stärkere Anteile im Radverkehr
- Die Entwicklung der Nutzungshäufigkeit des ÖV korrespondiert zur Entwicklung des Modal Splits; auch hier die stärkste Zunahme der ÖV-Nutzung im Monat Juli; generell in dem Zeitraum Juni-August über den Corona-Quartalen; ggü. Quartalen Vor-Corona-Zeit allerdings auf vergleichbarem Niveau in Summe

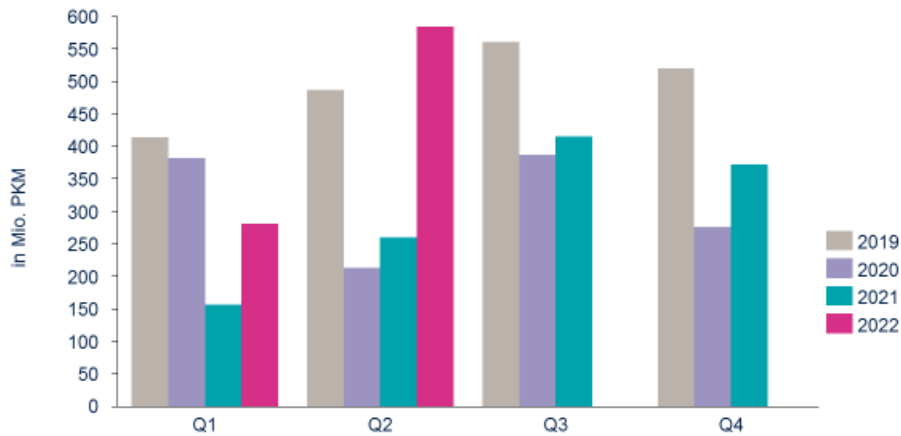
Nutzung 9-Euro-Ticket

- Über den gesamten 9-Euro-Ticket-Zeitraum gab mindestens die Hälfte der 9-Euro-Ticket-Besitzer an, das Ticket auf für Fahrten zu nutzen/nutzen zu wollen, zu denen sie sonst nicht mit ÖV fahren (würden), sei es zu anderen Zeiten oder zu Zielen außerhalb des üblichen Geltungsbereichs.
- Dabei nutzt die Gruppe der Abo-/Job-Ticket-Kunden eher das 9-Euro-Ticket für gleiche Ziele/Zeiten, als die „echten“ 9-Euro-Ticket-Kunden.
- Die Mehrheit der Befragten hätte am Stichtag den Weg auch ohne das 9-Euro-Angebot unternommen (*hierbei allerdings offen, mit welchem Verkehrsmittel!*). Dies ist bei der Gruppe der Abo-/Job-Ticket-Kunden deutlich ausgeprägter, während in der Gruppe der „echten“ 9-Euro-Ticket-Kunden ein größerer Teil den Weg sonst nicht zurückgelegt hätte (z.T. bis zu einem Viertel).
- Als Grund, warum das 9-Euro-Ticket nicht gekauft/genutzt wurde, sagt die Hälfte der Befragten, dass sie generell kein/wenig Interesse an der Nutzung des ÖV hat; ein weiterer größerer Teil (knapp 30 % im Juli) sagt, dass die jeweiligen Ziele nicht (gut) mit dem ÖV erreichbar seien. Knapp 20 % gaben im August an, dass sie Sorge vor überfüllten Verkehrsmitteln haben.

Anhang:

Entwicklung der Personenkilometer im SPNV in Schleswig-Holstein

Die 2021 insgesamt positive Entwicklung fällt im Q4/21 und Q1/22 wieder durch verschärfte Corona-Maßnahmen zurück. Q2/22 mit deutlich positiven 9-Euro-Ticket-Effekten.



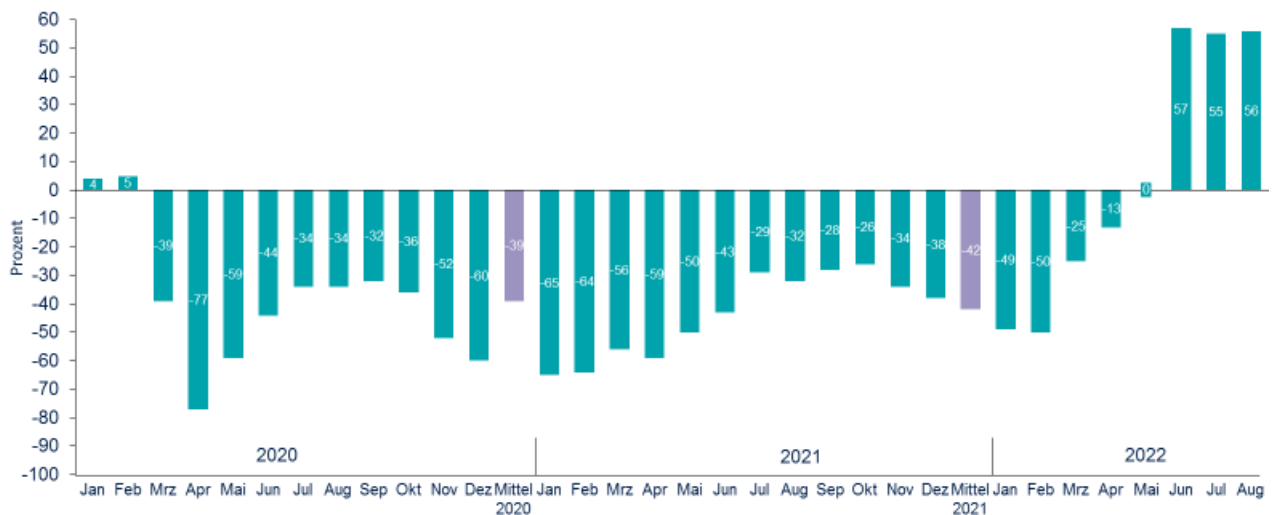
Quelle: NAH.SH GmbH, Werte 2022 vorläufig

4 Quartalsbericht NAH.SH GmbH - 2. Quartal 2022 -



Entwicklung der Personenkilometer der DB in Schleswig-Holstein 2020-22 ggü. 2019

9-Euro-Ticket-Effekt schlägt sich in der Nachfrage bei DB voll nieder. Werte sogar deutlich ÜBER Vor-Corona-Zeit.

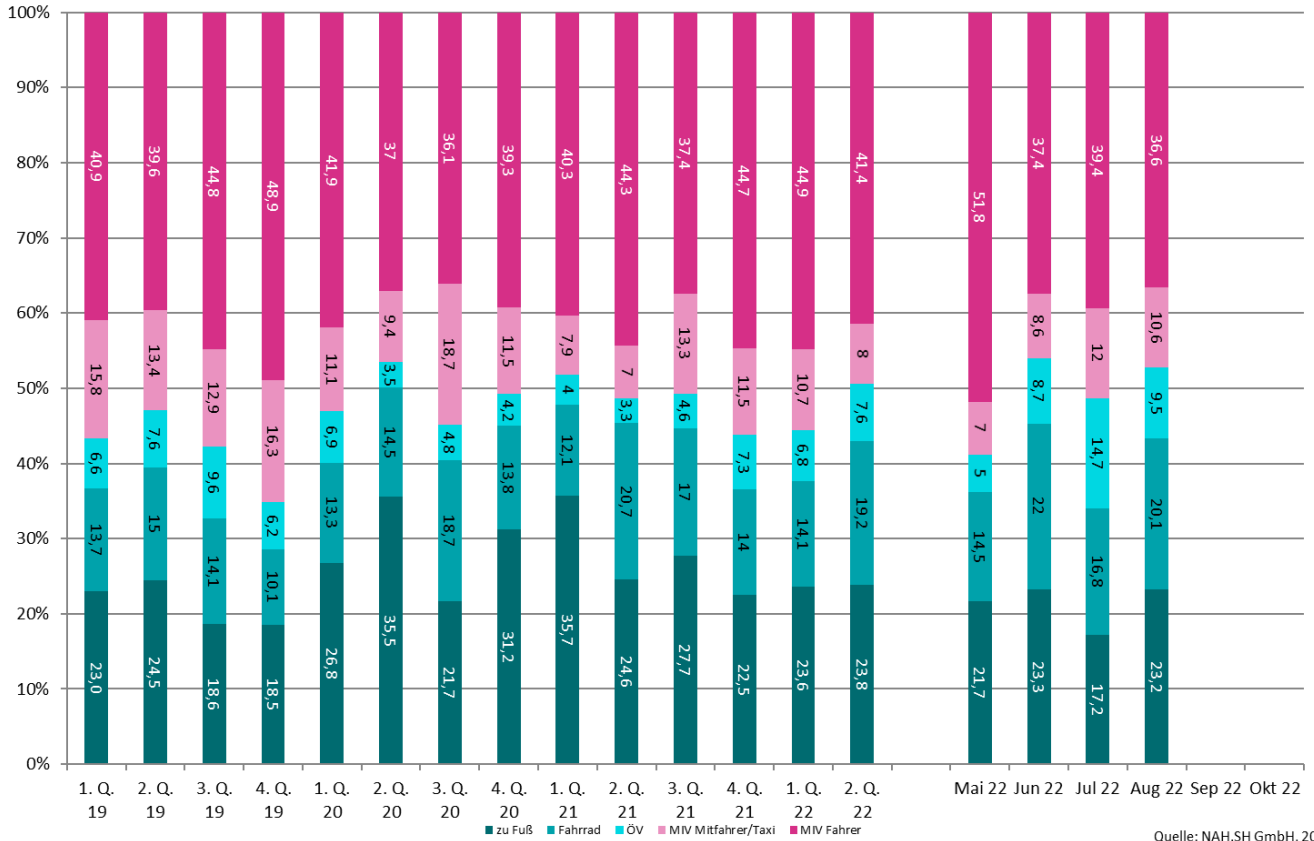


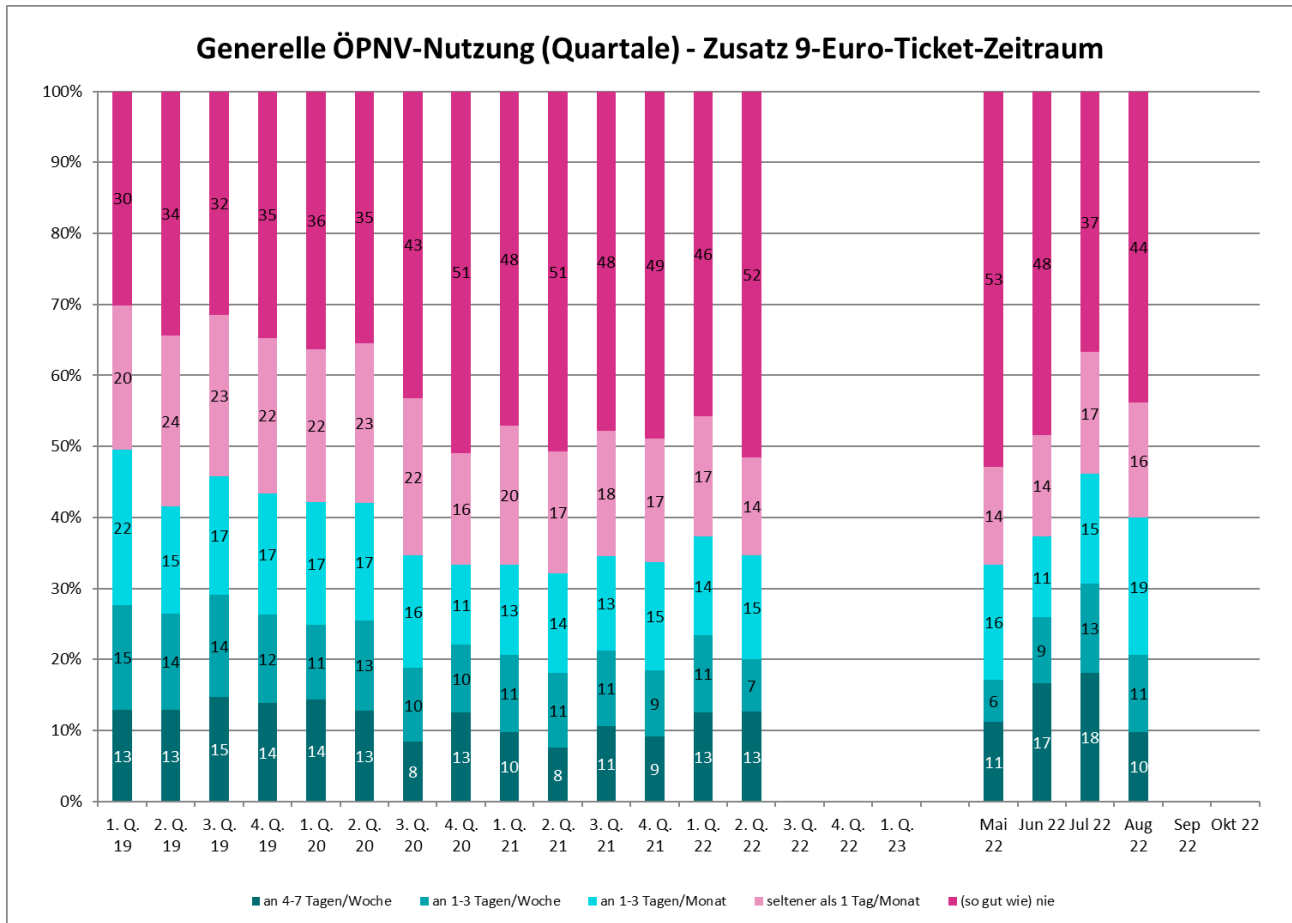
1) 2019 ist die Null-Linie
Quelle: DB AG, 2022

3 Quartalsbericht NAH.SH GmbH - 3. Quartal 2022 -



Verkehrsmittelwahl an einem mittleren Tag in SH (Jahresvergleich, Bev. ab 14 Jahre)

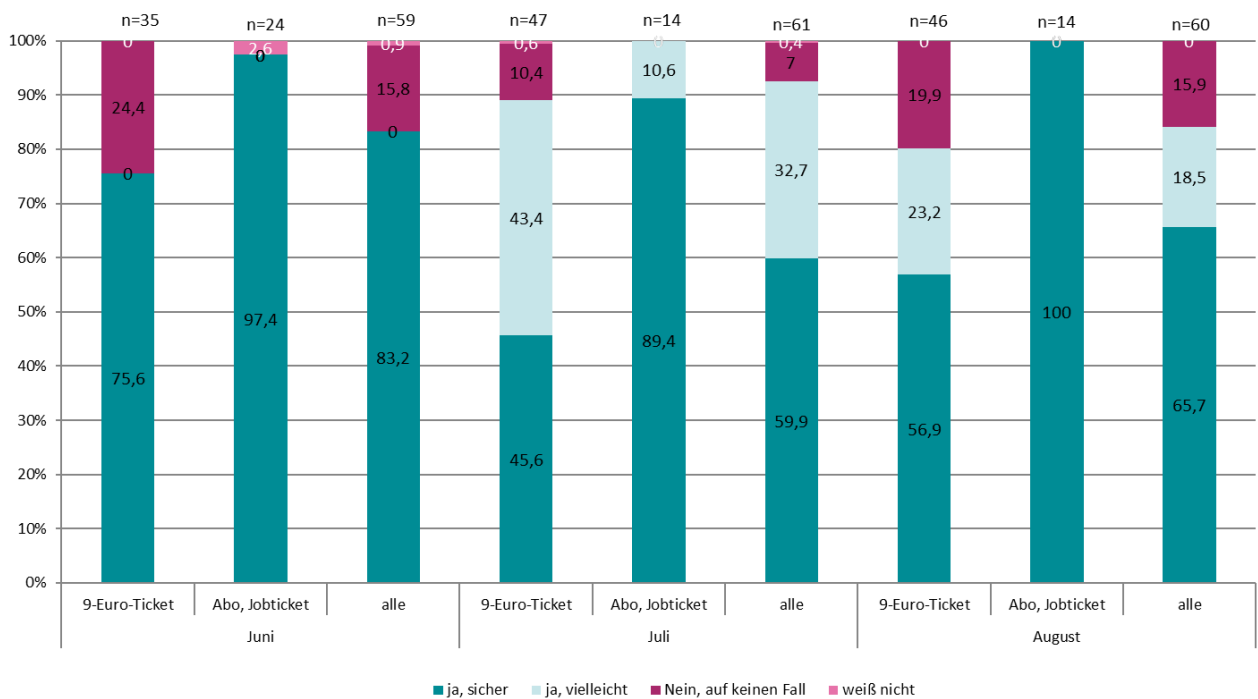




Nutzen Sie Ihr 9-Euro-Ticket oder planen Sie die Nutzung für Ziele/zu Zeiten, zu denen Sie sonst nicht mit dem ÖV fahren?



Hätten Sie diesen Weg auch ohne das Aktionsangebot (9-Euro-Ticket) unternommen? (Personen, die am Stichtag ÖV mit 9-Euro-Ticket genutzt haben)



Warum ist 9-Euro-Ticket keine Alternative gewesen? (Personen, die kein 9-Euro-Ticket genutzt haben)

