



## **Bericht**

der Landesregierung

### **Landesweiter Nahverkehrsplan für Schleswig-Holstein 2008 bis 2012**

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 16/2230

**Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr**

Auf Antrag der Fraktion der FDP (Drs. 16/2230) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag in seiner 36. Tagung (08. - 09. 10. 2008) die Landesregierung gebeten, dem Landtag in der 37. Tagung (12. - 14.11.2008) einen Bericht zum Landesweiten Nahverkehrsplan für Schleswig-Holstein 2008 bis 2012 zu geben. In Absprache mit dem Antragsteller wird der Bericht nunmehr zur 40. Tagung (25. - 27.01.2009) vorgelegt

### **1. Ziele, Inhalte und Schwerpunkte des Planentwurfs**

Der LNVP 2008 – 2012 widmet sich verstärkt der Entwicklung des Gesamtsystems aus Bus und Bahn in Schleswig-Holstein. Ziel ist es, durch die nachfragegerechte Gestaltung des Gesamtsystems öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Schleswig-Holstein weiterhin mehr Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen und so auch den Marktanteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt zu erhöhen. Der LNVP schlägt eine Reihe von Maßnahmen vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Der Dritte LNVP trifft auf Basis eines Gutachtens zur Auswirkung des demografischen Wandels streckenbezogene Aussagen zur Nachfrageentwicklung bis 2025 und berücksichtigt hierbei auch die Änderung des Mobilitätsverhaltens und der Änderung weiterer Rahmenbedingungen (z. B. Schulstandorte).

Die Zusammenlegung von Schulstandorten, die Bereitschaft/Notwendigkeit der Arbeitnehmer zu längeren Arbeitswegen und die Konzentration öffentlicher Einrichtungen auf die zentralen Orten führen demnach zu einer Zunahme der Verkehrsleistung im SPNV bis 2025 vor allem in der Hauptverkehrszeit und auf den heute schon stark ausgelasteten Achsen.

Das heutige SPNV-Angebot kann die prognostizierten Fahrgaststeigerungen bis 2025 nicht aufnehmen. Gerade in der Hauptverkehrszeit sind die Züge heute zum Teil bereits sehr voll. Weitere Rahmenbedingungen können die Effekte zugunsten des Bahn- und Busverkehrs verstärken (z. B. wachsendes Klimabewußtsein der Menschen, steigende Ölpreise).

Notwendig ist daher der kontinuierliche Ausbau des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs.

#### **Kernaussagen des Dritten LNVP sind:**

- Demografischer Wandel und Klimawandel unterstreichen die Bedeutung des Nahverkehrs.
- Bahn und Bus sind ein System und müssen sich auf Änderungen im Mobilitätsverhalten vorbereiten.
- Schleswig-Holstein und Hamburg sind ein Verkehrsraum.

### **2. Ergebnisse der Abstimmung mit den Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 4 ÖPNVG (benachbarte Aufgabenträger)**

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden auch den benachbarten Aufgabenträgern Mecklenburg-Vorpommern (über die VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH), die Freie und Hansestadt Hamburg und der HVV Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat keine eigene Stellungnahme eingereicht. Schwerpunkt der Stellungnahme des HVV ist das Achsenkonzept des Landes

Schleswig-Holstein. Weitere Anmerkungen wurden zum Kapitel Organisation und zu einigen Maßnahmen des Perspektivszenarios abgegeben. Einige Anregungen (insbesondere zu Nachfragezahlen im S-Bahnbereich) wurden aufgenommen.

### **3. Stellungnahmen der nach § 4 Abs. 5 ÖPNVG am Verfahren Beteiligten**

Nach den Vorgaben des ÖPNVG beteiligt das Land ca. 60 Institutionen am LNVP. Von diesen Institutionen haben 40 eine Stellungnahme abgegeben, 25 nutzten hierfür das Online-Portal. Weitere Organisationen bzw. Institutionen und Privatpersonen haben Stellungnahmen und Anregungen zum LNVP-Entwurf per Post oder per Email eingereicht. Schwerpunkte der Stellungnahmen sind die Themen „Fahrplan“, „Bahn-Bus“, „Finanzierung“, „Infrastruktur“ und „Tarif“.

### **4. Geplante Änderungen der Landesregierung an dem Planentwurf aufgrund der Stellungnahmen nach § 4 Abs. 5 ÖPNVG**

Grundsätzliche, inhaltliche Änderungen (z. B. Ergänzung oder Streichen von Kapiteln) wurden nicht vorgenommen.

Folgende Punkte wurden inhaltlich überarbeitet:

- Achsen-Konzept: Der Ausbau von „stark nachgefragten“ Schienenverkehrsachsen wurde im Entwurf unter dem Arbeitsbegriff „Drei-Achsen-Konzept“ für die Verbindungen Elmshorn – Hamburg, Kaltenkirchen – Hamburg und Ahrensburg – Hamburg formuliert. Im Zuge der weiteren Beratung ergab sich die Notwendigkeit einer Erweiterung des Arbeitsbegriffs in „Achsen-Konzept“. Damit sind alle „starken Achsen“ (z. B. auch Büchen – Hamburg) in diesem Begriff vereint.
- Finanzierung: Nahezu alle Kreise und kreisfreien Städte sowie die Vertreter der Busverkehrsunternehmen forderten eine Dynamisierung der ÖPNV-Mittel analog zur Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Das Land hat eine Diskussion über diesen Wunsch zugesagt. Die Verteilung der Mittel nach einem Anreiz orientieren Schema wurde für das Jahr 2012 in Aussicht gestellt. Ursprünglich war vorgesehen, einen Teil der Mittel bereits im Jahr 2009 nach einem Anreizschema zu verteilen. Voraussetzung für die Entwicklung eines neuen Verteilmechanismus ist die Transparenz über das heutige Angebot und die Finanzierung. Diese liegt noch nicht in allen Kreisen und kreisfreien Städten vor.
- Stationen: Nachdem die Lübecker Bürgerschaft sich für die Errichtung eines neuen Haltepunktes im Hochschulstadtteil ausgesprochen hat, wurde diese Maßnahme ergänzt. Bis zum Entwurf war seitens der Bürgerschaft keine Zustimmung zu dem von Land und LVS als sinnvoll bewerteten Projektes ausgesprochen worden.
- Bahn-Bus: Auf Anregung einiger Einwender wurde der Vorschlag für die Einführung eines Busliniengrundnetzes deutlicher formuliert. Die Absicht des Landes und der LVS diesen Vorschlag gemeinsam mit den regionalen Verantwortlichen weiterzuentwickeln, war im ersten Entwurf für einige Leser nicht ersichtlich.

Weiterhin wurden einige kleinere Verbesserungsvorschläge (z. B. zu Formulierungen und Abbildungen) und Hinweise berücksichtigt.

# LNVP 2008 - 2012



Vorwort	04
Kurzfassung	06

<b>1</b>	<b>Der neue landesweite Nahverkehrsplan</b>	<b>09</b>
	Zwischentext 1	

<b>2</b>	<b>Nahverkehr in Schleswig-Holstein</b>	<b>11</b>
	Zwischentext 2	

<b>2.1</b>	Angebot 2008	<b>13</b>
<b>2.2</b>	Bedeutung des Nahverkehrs	<b>23</b>
<b>2.3</b>	Strukturen und Finanzierung	<b>24</b>
<b>2.4</b>	Mobilität	<b>28</b>
<b>2.5</b>	Verkehrsmarkt	<b>31</b>

<b>3</b>	<b>Weiterentwicklung des Nahverkehrs</b>	<b>39</b>
	Zwischentext 3	

<b>3.1</b>	Demografischer Wandel	<b>40</b>
<b>3.2</b>	Kunden des Nahverkehrs	<b>44</b>
<b>3.3</b>	Effizienter Nahverkehr	<b>48</b>

<b>4</b>	<b>Landesweite Maßnahmen</b>	<b>53</b>
	Zwischentext 4	
<b>4.1</b>	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV	<b>55</b>
<b>4.2</b>	Tarif und Vertrieb	<b>56</b>
<b>4.3</b>	Kommunikation	<b>59</b>
<b>4.4</b>	Qualität und Fahrgastrechte	<b>62</b>
<b>4.5</b>	Wettbewerb und Verkehrsverträge	<b>65</b>
<b>4.6</b>	Organisation und Zusammenarbeit	<b>69</b>

<b>5</b>	<b>Nahverkehr bis 2025</b>	<b>71</b>
	Zwischentext 5	
<b>5.1</b>	Angebotsmaßnahmen	<b>72</b>
<b>5.2</b>	Finanzierung	<b>86</b>

<b>Anhang</b>	<b>91</b>
Stand der Umsetzung des LNVP 2003-2007	<b>92</b>
Abbildungsverzeichnis	<b>98</b>
Tabellenverzeichnis	<b>99</b>
Abkürzungsverzeichnis	<b>100</b>
Quellenverzeichnis	<b>101</b>
Impressum	<b>102</b>

„Der Nahverkehr wird in den nächsten Jahren der Energieverknappung eine wesentliche Rolle für die Mobilität vieler Menschen in diesem Land spielen. Und genau so zentral ist seine Position in meiner Arbeit als Verkehrsminister.“

## Vorwort des Ministers

Liebe Leserinnen und Leser,

hier ist er nun, der dritte landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) für die Jahre 2008 bis 2012. Der Plan steht in der Tradition seiner beiden Vorgänger – und ist doch ganz anders. Im ersten LNVP ging es um die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs, im zweiten LNVP stand im Vordergrund, ein Gesamtsystem aus Bus und Bahn, folglich den Nahverkehr in Schleswig-Holstein, zu schaffen.

Im dritten LNVP geht es nun darum, diesen Nahverkehr in Schleswig-Holstein auf Basis des vergleichsweise hohen Niveaus weiter zu entwickeln. Vorrangiges Ziel ist dabei nach wie vor, mehr Menschen für Bus und Bahn zu gewinnen und den Marktanteil des Nahverkehrs auszubauen.

Seit dem zweiten LNVP haben sich die Rahmenbedingungen deutlich verändert. Vor allem die Finanzierung des Nahverkehrs ist noch schwieriger geworden. Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr und zunehmend auch im Busverkehr hilft, den Nahverkehr weiter zu verbessern und auch künftig zu finanzieren. Die Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel, also die „Regionalisierung im Kleinen“, ermöglicht es nun den kommunalen Aufgabenträgern, den Busverkehr wirklich zu gestalten.

Gestalten wollen und müssen wir, wenn der Nahverkehr den Herausforderungen der Zukunft gewachsen sein soll. Der demografische Wandel erfordert einen veränderten Nahverkehr, bietet aber auch neue Chancen, Fahrgäste zu gewinnen. Unsere Prognosen zeigen, dass die Verkehrsnachfrage durch den demografischen Wandel auf den Bahnstrecken auch in ländlichen Regionen eher zunehmen wird. Darauf müssen wir uns vorbereiten.

Eine weitere große Herausforderung ist der Klimawandel. Einerseits gewinnt der Nahverkehr an Bedeutung, wenn es darum geht, in der Zukunft klimafreundlichere Mobilität sicher zu stellen. Andererseits müssen wir den Nahverkehr auch für diese Herausforderung fit machen mit noch besseren Angeboten, deutlich mehr Kapazitäten und nicht zuletzt auch mit attraktiven Fahrpreisen.

Manche mag es überraschen, dass wir in diesem LNVP vorschlagen, den Nahverkehr weiter auszubauen. Aber das ist nur konsequent. Wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen, wenn wir dem demografischen Wandel begegnen wollen, dann brauchen wir ein zukunftsorientiertes, attraktives und vernetztes Nahverkehrssystem. In diesem LNVP haben wir formuliert, wie das aussehen müsste.

Ich danke allen, die sich mit ihren Beiträgen und Stellungnahmen an der Erarbeitung dieses Plans beteiligt haben. Ich danke der LVS dafür, dass sie diesen überzeugenden Plan für das Land aufgestellt hat. Der Plan steht, jetzt kommt es darauf an, ihn umzusetzen.

DR. WERNER MARNETTE  
MINISTER FÜR WISSENSCHAFT, WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN



## Kurzfassung

Im landesweiten Nahverkehrsplan für die Jahre 2008 bis 2012 beschreiben Land und LVS, wie sich der Nahverkehr in Schleswig-Holstein in den kommenden fünf Jahren und darüber hinaus entwickeln soll. Um den Herausforderungen des Klimawandels, aber auch des demografischen Wandels gerecht zu werden, wird vorgeschlagen, den Nahverkehr weiter offensiv auszubauen. Dafür sind die finanziellen Mittel effizient einzusetzen – und neue Finanzierungswege zu beschreiten.

Das **Bahnangebot** soll vor allem auf den in Zukunft noch nachfragestärkeren Linien besonders von und nach Hamburg ausgeweitet werden. Ein weiteres wichtiges Projekt ist die Stadtreionalbahn in Kiel. Alle Bahnlinien werden erhalten und damit alle Regionen Schleswig-Holsteins mit Bahnverkehr erschlossen.

Für den **Busverkehr** schlagen Land und LVS ein landesweites Buslinien-Grundnetz vor, das vertaktet ist, den Schienenverkehr sinnvoll ergänzt und an wichtigen Bahnknoten Anschlüsse zur und von der Bahn herstellt.

Um den Nahverkehr auch künftig finanzieren zu können und um den Fahrgästen dauerhaft eine gute Qualität bieten zu können, wird die Effizienz des Bahn- und Busangebotes ständig überprüft. Daher geht auch künftig der **Wettbewerb** im Schienenpersonennahverkehr weiter. Im Busverkehr soll der Weg hin zu einer transparenten Finanzierung weitergeführt werden, die Vergabe von Leistungen im Wettbewerb ist auch hier sinnvoll.

Der **Schleswig-Holstein-Tarif** soll künftig stärker an den Bedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen ausgerichtet werden. Ziel bleibt weiterhin, dass der Tarif mittelfristig ohne öffentliche Zuschüsse auskommen kann – Ziel bleibt aber auch, dass der Tarif so attraktiv ist, dass sich mehr und mehr Menschen für den Nahverkehr entscheiden.

Viele Bahnstationen in Schleswig-Holstein haben noch nicht den Stand erreicht, der für Zugangsstellen zum modernen Nahverkehr nötig ist. Das **Stationsprogramm** Schleswig-Holstein wird daher fortgesetzt. Schwerpunkt ist die Modernisierung der Stationen. Auch künftig werden dort neue Bahnstationen eröffnet, wo die Nachfrage dies rechtfertigt und ein zusätzlicher Halt betrieblich möglich ist.

Das im schleswig-holsteinischen Schienenpersonennahverkehr erprobte und bewährte **Qualitätsmanagementsystem** soll um eine echte landesweite Kundengarantie ergänzt werden. Für Land und LVS ist darüber hinaus klar, dass auch für den Busverkehr ein Qualitätsmanagementsystem nötig ist.

Fahrgäste erwarten einen einheitlichen Auftritt des Nahverkehrs. Die mit der **Imagekampagne** „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“ begonnenen Aktivitäten werden fortgeführt und ausgebaut.

Guter Nahverkehr benötigt eine effektive und effiziente **Organisation** der Aufgabenträger. Dafür müssen die vorhandenen Strukturen stetig weiter entwickelt werden.

Mit steigenden Energiepreisen, dem Klimawandel und den demografischen Veränderungen wird der Nahverkehr zunehmend wichtiger für alle Bereiche des Lebens. Seine wirtschaftliche, umweltpolitische, soziale, touristische und gesellschaftliche Bedeutung sollte sich in einem breiteren Engagement der unterschiedlichen Akteure bemerkbar machen. Land und LVS schlagen vor, neue Formen der Finanzierung zu finden.

Motiv aus dem Sömmermagazin



## 01

## Der neue landesweite Nahverkehrsplan

Der landesweite Nahverkehrsplan bietet nach ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein alle fünf Jahre den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für die Koordinierung mit dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehr).

Im ersten LNVP 1998-2002 haben Land und LVS die neuen Strukturen nach der Regionalisierung des SPNV beschrieben und sehr ehrgeizige Angebotsverbesserungen für den SPNV entwickelt. Das Ergebnis: Neue Stationen, mehr Züge, Ausschreibung und Betriebsaufnahme des Teilnetzes Nord mit neuen Verkehrsunternehmen und neuen Triebwagen, modernisierte „Silberlinge“, Fahrplanauskunft. Fast alle geplanten Projekte wurden realisiert, die Zahl der Fahrgäste im SPNV stieg an. Das Ziel, ein Gesamtsystem Nahverkehr in Schleswig-Holstein zu schaffen, wurde bereits formuliert.

Der zweite LNVP 2003-2007 setzte die positive Entwicklung fort. Die weitere Ausgestaltung des Systems Nahverkehr stand im Mittelpunkt: Reaktivierung von Strecken, integraler Taktfahrplan, landesweiter Tarif und Ausweitung des HVV-Tarifs, Fortführung des Stationsprogramms, neue Doppelstockwagen und Reisezugwagen, Ausschreibungen „Flex“, Netz West und Netz Ost, Einführung des Qualitätsmanagementsystems (QMS) mit Kundengarantie im SPNV, Schnellbusse, Imagekampagne, Kundendialog und die Übertragung der ÖPNV-Mittel des Landes auf die Kreise und kreisfreien Städte.

Nicht alle geplanten Maßnahmen konnten realisiert werden. Besonders der Ausbau der Strecken und Stationen verzögerte sich, da die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund seit 2006 die finanziellen Möglichkeiten des Landes deutlich reduzierte. Die Zahl der Fahrgäste stieg dennoch weiter an, das Bild des Nahverkehrs verbesserte sich.

Der dritte LNVP stellt trotz der Kürzung der finanziellen Mittel die Notwendigkeit und die Möglichkeiten dar, den Bahn- und Busverkehr in Schleswig-Holstein weiter auszubauen. Er blickt dabei über den Zeithorizont 2012 hinaus und beschreibt Entwicklungen und sinnvolle Maßnahmen bis 2025.

Grundsätzliche Aussagen sind:

- Demografischer Wandel und Klimawandel unterstreichen die Bedeutung des Nahverkehrs.
- Bahn und Bus sind ein System.
- Schleswig-Holstein und Hamburg sind ein Verkehrsraum.

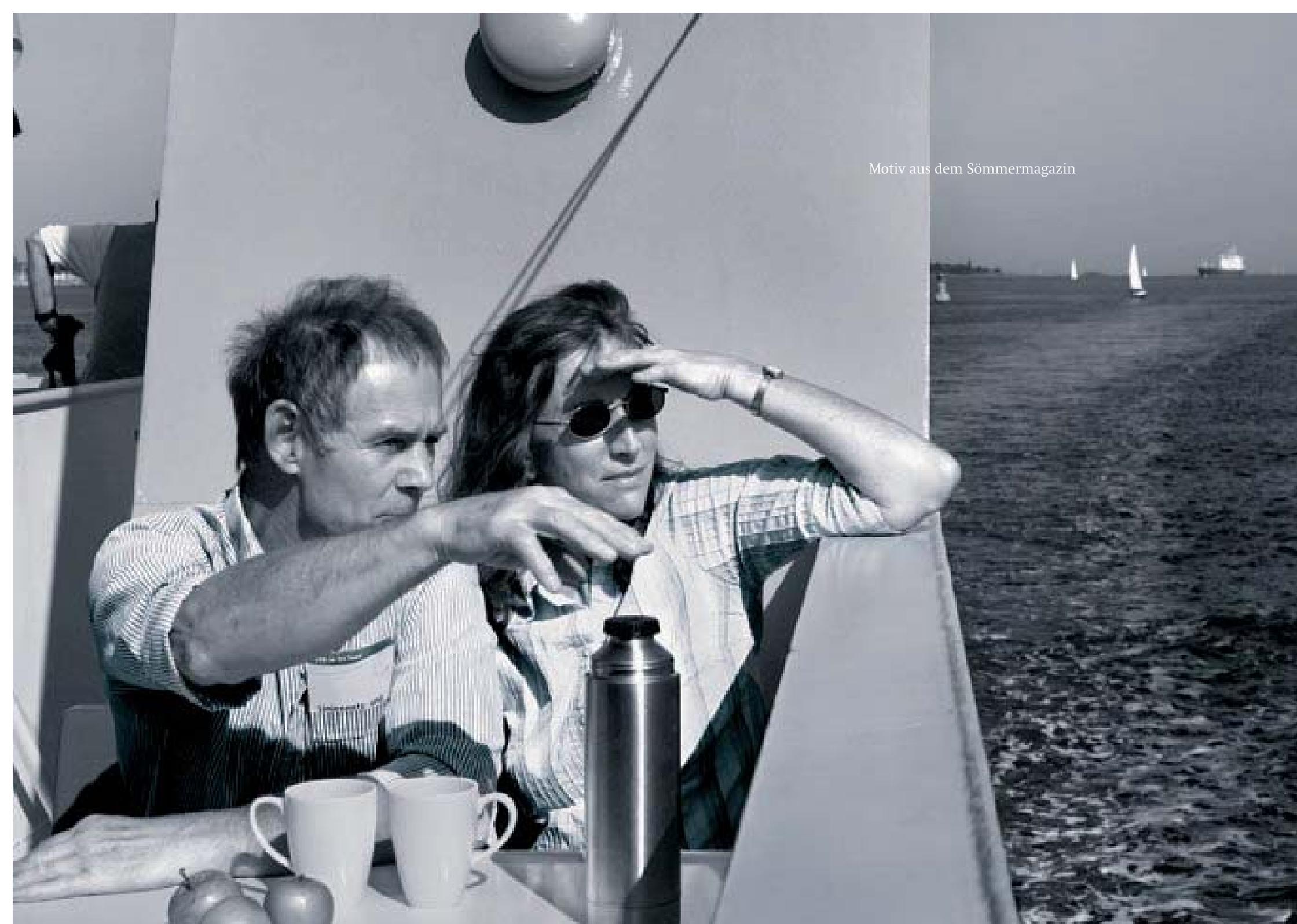
Die weitere Entwicklung des Nahverkehrs bis 2025 wird dargestellt und bewertet:

- Als erster Schritt werden die im Szenario „Fortschreibung“ beschriebenen Maßnahmen zur Optimierung des heutigen Angebotes umgesetzt.
- Das Szenario „Perspektive“ beschreibt die notwendigen Maßnahmen, um den Veränderungen der Mobilität gerecht zu werden.
- Für beide Szenarien gilt, dass die landesweiten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Nutzbarkeit und der Verständlichkeit des Nahverkehrs weitergeführt und ergänzt werden.

Eine große Herausforderung ist es, mit knappen Mitteln ein attraktives ÖPNV-Angebot für die Kunden in Schleswig-Holstein zu gestalten.

Ziel bleibt es, zufriedene Fahrgäste zu halten, mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen und den Marktanteil des Nahverkehrs auszubauen.

Motiv aus dem Sommermagazin



## 02 Nahverkehr in Schleswig-Holstein

# Bahnlinien in Schleswig-Holstein

(mit Hinweisen auf Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende)



0 5 10 15 20 km

© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 01

Bahnlinien in Schleswig-Holstein, SPNV-Angebot 2008

WESTKÜSTE		Westerland – Hamburg-Altona	(NOB)
		Niebüll – Tønder/DK	(NOB)
		Niebüll – Dagebüll Mole	(neg)
		Husum – Bad St. Peter-Ording	(NOB)
		Heide – Itzehoe	(NOB)
		Itzehoe – Hamburg-Altona	(DB Regio)
		Itzehoe – Pinneberg	(DB Regio)
		Pinneberg – Hamburg-Neugraben (S 3)	(S-Bahn Hamburg)
		Wedel – Hamburg-Poppenbüttel (S 1)	(S-Bahn Hamburg)
.....			
MITTE		Padborg/DK – Flensburg – Hamburg Hbf	(DB Regio)
		Flensburg – Neumünster	(DB Regio)
		Neumünster – Hamburg-Altona	(DB Regio)
		Flensburg – Kiel Hbf	(DB Regio)
		Eckernförde – Kiel Hbf	(DB Regio)
		Kiel Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
		Kiel Hbf – Neumünster	(DB Regio/NOB)
		Kiel – Husum	(NOB)
		Neumünster – Bad Oldesloe	(nordbahn)
		Neumünster – Büsum	(SHB)
		Neumünster – Hamburg-Eidelstedt (A 1)	(AKN)
		Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte (A 2)	(AKN)
		Ulzburg Süd – Elmshorn (A 3)	(AKN)
	.....		
OSTKÜSTE		Kiel Hbf – Lübeck Hbf	(DB Regio)
		Kiel Hbf – Preetz	(DB Regio)
		Eutin – Lübeck Hbf	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Puttgarden	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strand	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Bad Kleinen	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
		Bad Oldesloe – Hamburg Hbf	(DB Regio)
		Lübeck Hbf – Lüneburg	(DB Regio)
		Hamburg Hbf – Schwerin – Rostock	(DB Regio)
	Aumühle – Hamburg-Elbgaustraße (S 21) (S-Bahn Hamburg)		
	Aumühle – Büchen	(DB Regio)	

2.1

Angebot 2008

Grundlage des SPNV-Angebotes ist seit 2003 der integrale Taktfahrplan (ITF) mit Taktverkehren auf allen Bahnlinien und systematischer Verknüpfung in den meisten Knotenbahnhöfen. Teilweise sind bereits Busverkehre in das System integriert.

Auf sechs Expresslinien, 22 Regionalbahnen und drei S-Bahn-Linien erbringen die Verkehrsunternehmen eine Leistung von etwa 23,6 Millionen Zugkilometern jährlich, in der Regel von morgens 5 Uhr bis Mitternacht. Auf den meisten SPNV-Linien gibt es einen Stundentakt und auf einigen Strecken Schnell-Langsam-Konzepte mit einer schnellen Expresslinie und einer langsameren Regionalbahn.

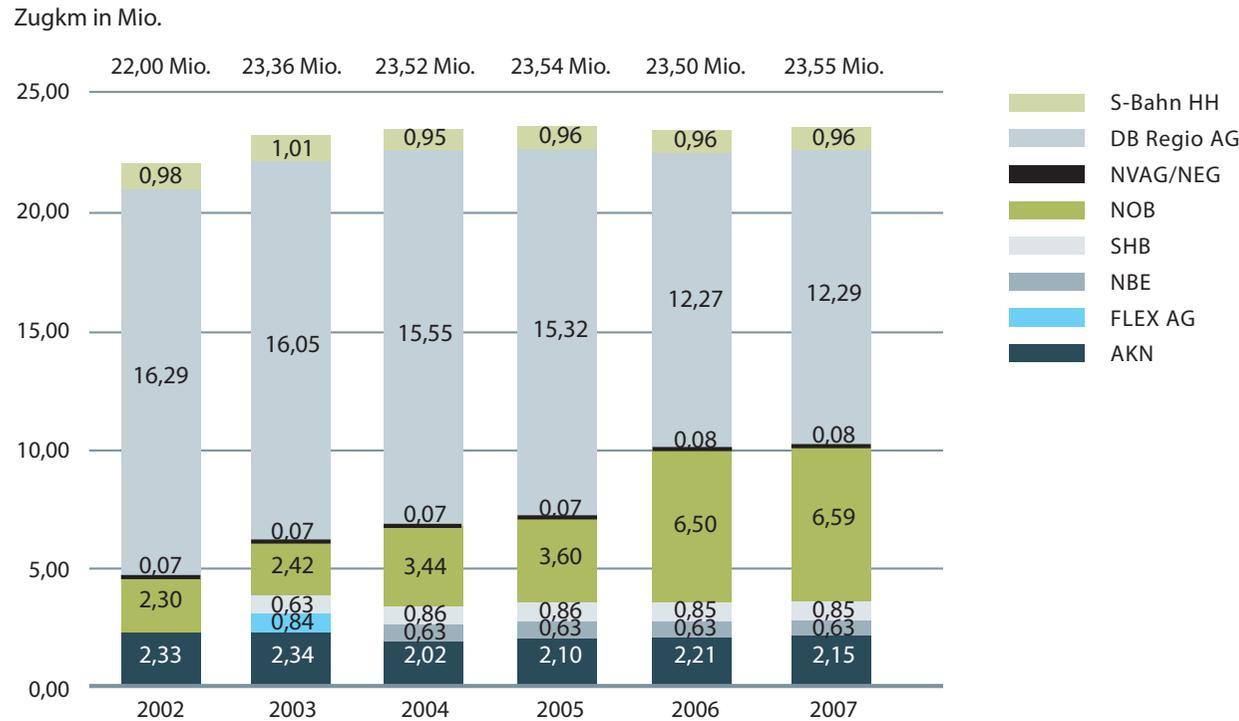
Die wichtigsten Veränderungen im Angebot seit 2003 sind:

- Zusätzliche Leistungen auf den Strecken Hamburg – Kiel und Hamburg – Lübeck
- Neue Fahrzeuge auf den Strecken Hamburg – Westerland und Hamburg – Lübeck
- Reaktivierung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg
- Reaktivierung bzw. Neubau von 8 Stationen
- Reaktivierung Niebüll – Tønder (ganzjähriger Verkehr)
- Zwei-Stunden-Takt mit Flügelkonzept auf der Vogelfluglinie
- Taktverkehr Heide – Neumünster am Wochenende
- Angebotsverdichtungen AKN
- Reduzierung von Leistungen auf den Strecken Hamburg – Westerland, Neumünster – Flensburg und Aumühle – Büchen sowie der S 21 (Bergedorf – Aumühle).

- Nahverkehrslinie mit Haltepunkt
- Nahverkehrslinie mit Halt (farbig)
- oder ohne Halt (weiß)
- Bedarfshaltepunkt
- Barrierefrei erreichbare Bahnsteige; Einstieg in der Regel mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe möglich.
- Hublift
- Behindertengerechtes WC

QUELLE: LVS

Entwicklung der Fahrleistung in Schleswig-Holstein



QUELLE: LVS

Seit der deutlichen Ausweitung des Zugangebotes ab 2003, unter anderem durch den Einsatz von RE-Zügen für wegfallende Fernverkehrszüge auf der Relation Hamburg – Flensburg, der Reaktivierung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg und einer Verdichtung des Angebotes auf einigen Strecken bzw. Streckenabschnitten, ist das Gesamtangebot mit knapp 24 Millionen Zugkilometern relativ konstant. (ABB 02)

In Schleswig-Holstein erhöhte sich die Zahl der jährlichen Zugkilometer von 1996 bis 2007 um 23,7 Prozent. Mit 56 Prozent hat die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein den höchsten Anteil im SPNV. Die Nord-Ostsee-Bahn konnte ihren Anteil durch den Betrieb der Linie Westerland – Hamburg auf 28 Prozent vergrößern. (ABB 02)

Bundesweit werden derzeit im SPNV jährlich ca. 631,44 Millionen Zugkilometer bestellt. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber 1996 von 17,04 Prozent. Die Verkehrsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 22,71 Prozent von 36,1 auf 44,3 Milliarden Personenkilometer. (QUELLE: BAG-SPNV)

Auf mehreren Linienabschnitten ist die Zahl der Kunden so stark gestiegen, dass in der Hauptverkehrszeit mangels verfügbarer Kapazitäten vorübergehend Busverkehre ergänzend zu den Bahnlinien eingerichtet wurden.

Der **Fernverkehrsanteil** der DB AG in Schleswig-Holstein hat sich mit etwa 1,9 Millionen Zugkilometern jährlich stabilisiert:

- Westerland – Hamburg: Ganzjährig drei IC-Zugpaare (im Sommer vier) und in der Sommersaison Kurswagen von und nach Dagebüll Mole.
- Hamburg – Kiel: Sechs ICE-Paare.
- Dänemark – Flensburg – Hamburg: Zwei ICE-Paare (Berlin –) Hamburg – Århus und Entlastungszüge am Wochenende.
- Vogelfluglinie Kopenhagen – Hamburg: Drei EC-Paare ganzjährig, weitere drei EC-Paare und weitere einzelne IC-Züge nach Fehmarn während der Saison. Seit Ende 2007 verkehrt, wie auf der Strecke über Flensburg, ein Teil des EC-Verkehrs als dieselbetriebener ICE (teilweise bis Berlin).
- Hamburg – Berlin: Halt der EC-Züge in Büchen mit Übergang zur Linie Kiel – Lübeck – Lüneburg.
- Tägliche Nachtzugverbindungen von (Kopenhagen –) Flensburg nach Amsterdam, Basel, München mit Halt in Neumünster.
- Wegfall der zwei saisonalen Autoreisezugpaare Kornwestheim – Westerland.
- Ab Dezember 2008 täglich ein ICE-Zugpaar Lübeck – München.

Das im SPNV befahrene **Streckennetz** in Schleswig-Holstein hat eine Länge von 1.170 Kilometern, davon sind 493 Kilometer zweigleisig (42,1 %), 274 Kilometer (23,4 %) mit Wechselstrom und 14 Kilometer (1,2 %) mit Gleichstrom elektrifiziert. Die Bahnstrecken wurden in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut. Die Beseitigung von Langsamfahrstellen stand im Mittelpunkt, ist aber bislang nicht vollständig umgesetzt. Die DB AG wird die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg 2008 abschließen. Die Brücke Hochdonn ist seit 2008 wieder ohne Einschränkungen befahrbar. Die Sanierung der Rendsburger Hochbrücke ist baldmöglichst abzuschließen, spätestens bis zum Jahr 2013. Ab dann wird sie wieder zweigleisig mit einer maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h befahrbar sein.

Nach Ablauf des ersten **Infrastruktursicherungsvertrages** von 2000 wird dieses Instrument zur langfristigen Sicherung künftiger Reaktivierungsoptionen in einem neuen Vertrag mit der DB Netz AG fortgeführt. Zunächst bis 31.12.2012 werden damit folgende Strecken bzw. Teilstrecken in ihrem Rechtsstatus als Eisenbahntrassen gesichert:

- (Westerland/Niebüll –) Lindholm – Flensburg-Weiche – Flensburg Mitte (Alter Bahnhof)
- (Lübeck –) Burg West – Fehmarn-Burg
- (Heide –) St. Michaelisdonn – Brunsbüttel (Anschl. Sasol)
- (Hamburg/Itzehoe –) Wilster – Brunsbüttel
- (Hamburg –) Wrist – Kellinghusen.

Die Strecke Neumünster – Ascheberg sowie die Streckenabschnitte Itzehoe – Edendorf und Hohenlockstedt – Kellinghusen sind nicht im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten, da neue Analysen für diese Strecken keine mittelbaren verkehrswirtschaftlichen Perspektiven für eine Reaktivierung im Personen- oder Güterverkehr aufzeigen.

Die Sicherung der Strecke Ratzeburg – Hollenbek bis 2012 ist vertraglich zwischen der Erlebnisbahn Ratzeburg GmbH und dem Land vereinbart.

# Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008



0 5 10 15 20 km

© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 03

### Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008

- █ Kapazitätsengpässe
- ▬ derzeit Trassen nicht wie gewünscht verfügbar
- Schienenstrecke

- 1 Hamburg - Büchen - Hagenow Land: Fernverkehrszeitlagen verhindern optimale SPNV-Fahrplangestaltung und vermindern die Trassenkapazität.
- 2 Hamburg - Elmshorn: sehr stark frequentierte Strecke (SPNV, Güterverkehr, Fernverkehr). Bei Betriebsstörungen Verspätungsaufbau, eingeschränkte Trassenverfügbarkeit im SPNV.
- 3 Kanalhochbrücke Rendsburg: eingleisig, verringerte Geschwindigkeit. Zwangspunkt bei Fahrplangestaltung Kiel - Rendsburg - Husum (Zweigleisigkeit ist baldmöglichst wieder herzustellen, spätestens bis 2013, auch als Voraussetzung für mögliche zusätzliche Haltepunkte an der Strecke Kiel - Rendsburg).
- 4 Niebüll - Westerland: überwiegend eingleisige Strecke, stark frequentiert (SPNV, Fernverkehr, Autozüge). Bei Betriebsstörungen Verspätungsaufbau, eingeschränkte Trassenverfügbarkeit im SPNV.
- 5 Kiel - Rendsburg: eingleisige Strecke, keine Kreuzungsmöglichkeit, dadurch Verspätungsaufbau bei Betriebsstörungen, keine zusätzlichen Züge zwischen Kiel und Rendsburg durchführbar.
- 6 Sierksdorf - Puttgarden: Streckenabschnitt mit wenig Kreuzungsmöglichkeiten, Verspätungen im Fernverkehr verursachen z. T. erheblichen Verspätungsaufbau im SPNV.
- 7 Bad Oldesloe - Neumünster Süd: eingleisige Strecke, nur eine Kreuzungsmöglichkeit, daher keine weiteren Trassen verfügbar. Streckenabschnitt kann Umleiterfunktion nur sehr eingeschränkt erfüllen.
- 8 Abzw. Schwartau Wartehalle - Lübeck-Kücknitz: eingleisige Strecke, stark frequentiert im Güterverkehr, Trassenkonflikte zwischen SPNV und Güterverkehr (zweigleisiger Ausbau bis Ende 2009).
- 9 Bad Schwartau - Kiel Hbf: Verbesserung des SPNV-Angebotes erfordert infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen (1. Stufe bis 2009).
- 10 Itzehoe - Wilster: Langer Blockabschnitt, dadurch eingeschränkte Streckenkapazität, Trassenkonflikte mit Güterverkehr.

QUELLE: LVS

Die Kapazität ist auf einigen Strecken bzw. -abschnitten durch Zwangspunkte (z. B. fehlende Begegnungsstellen) oder durch eine sehr starke Streckenauslastung, insbesondere durch Güterverkehrszüge, eingeschränkt. Zum Teil kann das Angebot im SPNV aufgrund dieser Einschränkungen nicht verbessert werden. (ABB 03)

Die SPNV-Unternehmen setzen auf den meisten Bahnverbindungen neue oder modernisierte **Fahrzeuge** ein. Seit Ende 2005 verkehren 90 neue Reisezugwagen zwischen Westerland und Hamburg und seit Ende 2006 werden 28 neue Doppelstockwagen zwischen Lübeck und Hamburg eingesetzt. Zum Fahrplanwechsel 2009 werden diese Fahrzeuge auf der Strecke Kiel – Hamburg eingesetzt. Je nach betrieblicher Erfordernis und Fahrgastnachfrage kommen Triebzüge oder Lok-Wagenzüge zum Einsatz.

TAB 01

### Bahnhofsmaßnahmen 2003-2008

#### Reaktivierung oder Neubau von Bahnhöfen

Horst, Kiel-Hassee CITTI-Park, dodenhof, Neumünster Stadtwald, Uphusum, Großenbrode, Lensahn, Lübeck Flughafen

#### Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen

Ahrensburg, Bad St. Peter-Ording, Bad Schwartau, Friedrichsruh, Kiel Hbf, Klanxbüll, Lübeck Hbf, Lübeck-Travemünde Hafen, Lübeck-Travemünde Skandinavienkai, Lübeck-Travemünde Strand, Quickborn, Reinbek, Scharbeutz, Wesselburen, Kaltenkirchen

#### Kleinere Modernisierungsmaßnahmen

Bad St. Peter Süd, Bargtheide, Bordesholm, Büchen, Elmshorn, Eutin, Garding, Gettorf, Harblek, Heide, Katharinenheerd, Kating, Keitum, Mölln, Morsum, Müssen, Niebüll, Nortorf, Oldenburg (i.H.), Pinneberg, Puttgarden, Ratzeburg, Rendsburg, Rieseby, Sandwehle, Schwarzenbek, St. Michaelisdonn, Süderdeich, Tating, Tiebensee, Tönning, Tornesch, Witzwort, Stationen der NEG zwischen Niebüll und Dagebüll

QUELLE: LVS

# Barrierefreiheit im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2009



nach Esbjerg nach Fredericia nach Cuxhaven nach Bremen nach Hamburg nach Lüneburg nach Rostock

ABB 04

## Barrierefreiheit im schleswig-holsteinischen Schienennetz Ende 2009

-  Station vollständig barrierefrei (79 Stationen)  
und barrierefreier Einstieg in Fahrzeuge
-  Einstieg nur mit Hilfe (Hublift) möglich (6 Stationen)
-  Station nicht barrierefrei (86 Stationen)  
oder Fahrzeuge nicht barrierefrei erreichbar

QUELLE: LVS

Die Zahl der **Bahnhöfe** stieg nach der Reaktivierung beziehungsweise dem Neubau von Bahnhöfen von 161 auf 169. Viele Bahnhöfe wurden im Rahmen des Sofortprogramms verschönert oder durch umfangreichere Modernisierungsmaßnahmen wesentlich verbessert. (TAB 01)

Die Nutzung der neu eröffneten Bahnhöfe hat die Erwartungen besonders in Fahrenkrug, Rickling, Wahlstedt, Felde, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-St. Jürgen, Pansdorf und Suchsdorf übertroffen. Mehr als ein Drittel der Reisenden nimmt einen Weg von über 1.000 Metern in Kauf, um zum Bahnhof zu gelangen. Erreicht werden die neuen Bahnhöfe zu 50 Prozent zu Fuß. 19 Prozent der befragten Nutzer nehmen das Fahrrad, 14 Prozent das Auto, 12 Prozent den Bus und 5 Prozent lassen sich zum Bahnhof bringen oder werden dort abgeholt. Insgesamt bewerten die Fahrgäste die neuen Bahnhöfe sehr positiv: 80 Prozent der befragten Nutzer freuen sich über eine jetzt kürzere Fahrtdauer und 85 Prozent nutzen den ÖPNV nun häufiger. Auch die Qualität der Bahnhöfe wird positiv bewertet, wobei allerdings die Zahl der Sitzgelegenheiten als nicht ausreichend erachtet wird. (QUELLE: LVS 2007)

Schwerpunkte der Modernisierung sind die Verbesserung des Wartekomforts und der Fahrgastinformation sowie die Barrierefreiheit. Mit der Betriebsaufnahme des Netzes Ost Ende 2009 ist an fast 50 Prozent der schleswig-holsteinischen Bahnhöfe ein barrierefreier Einstieg möglich. Auf

den Strecken Hamburg – Westerland (NOB), Hamburg – Flensburg (SHE) und auf den Strecken des Netzes Ost (RB SH ab 2009) müssen mobilitätsbehinderte Reisende ihren Reisewunsch nicht mehr anmelden. Die Stationen im AKN-Netz sind alle barrierefrei zugänglich mit einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 760 mm. Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind vielfach nicht barrierefrei erreichbar. (ABB 04)

Soweit möglich, berücksichtigen die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnhöfen. Dies bedeutet, dass die Einrichtungen und Informationen immer von mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) wahrgenommen werden können.

Durch regelmäßige Abstimmungen mit den Behindertenverbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim „Runden Tisch mobilitätsbehinderte Reisende“ werden umgesetzte Maßnahmen geprüft und Vorschläge für neue Lösungen diskutiert.

Fahrgäste können sich im Internet auf der Seite [www.geofox.de](http://www.geofox.de) oder anhand der Broschüre „Mobilität für alle“ über mögliche Barrieren und Serviceeinrichtungen bereits vor Reiseantritt informieren.

TAB 02

## Übersicht bestehender Schnellbuslinien

Das Angebot regionaler **Busverkehre** zeichnet sich durch dichte Liniennetze zur Erschließung ländlicher Räume aus. Diese sind nur selten vertaktet und vor allem auf den Schülerverkehr mit seinen Anfangs- und Endzeiten ausgerichtet. Lange Reisezeiten durch viele Haltepunkte auf Routen mit Umwegfahrten machen den Busverkehr für Berufspendler im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr oft unattraktiv. Zudem gibt es oftmals keine optimale Verknüpfung mit dem Bahnverkehr.

Die Busunternehmen richten zunehmend Schnellbuslinien ein. (TAB 02)

In den größeren Städten und in den Hamburger Randkreisen ist das Angebot auch auf andere Verkehrszwecke wie Berufs-, Einkaufs- oder Freizeitverkehr ausgerichtet. Die innerörtlichen Stadtbusverkehre in Mittel- und Oberzentren sind überwiegend vertaktet und zeichnen sich durch eine hohe Raumabdeckung, einen zentralen Umsteigepunkt sowie Zubringerdienste zu weiterführenden Bahnverbindungen aus.

Insgesamt verkehren in Schleswig-Holstein rund 730 konzeSSIONIERTE Linien (Stand: November 2008). Das Netz umfasst landesweit circa 7.500 Bushaltestellen. Schnelle und direkte Überlandverbindungen zwischen größeren Städten bestehen vereinzelt. Die Verkehrsunternehmen bieten folgende „Schnellbusverbindungen“ an:

Strecke	Unternehmen	Fahrzeit	Takt
Niebüll – Flensburg	Autokraft	56 Minuten	1 Stunde
Husum – Flensburg (– Sønderborg/DK)	Autokraft	60 Minuten	2 Stunden; in HVZ verdichtet
Flensburg – Kappeln	Autokraft	65 Minuten	1 Stunde
Rendsburg – Eckernförde	Autokraft	37 Minuten	1 Stunde
Bad Segeberg – Lübeck	Autokraft	39 Minuten	1 Stunde
Brunsbüttel – Glückstadt	NOB	45 Minuten	2 Stunden
Ratzeburg – Hamburg-Wandsbek	Dahmetal	60 Minuten	2 Stunden; in HVZ verdichtet
Lauenburg – Hamburg	VHH-PVG	80 Minuten	1 Stunde; in HVZ verdichtet

QUELLE: LVS

In mehreren Kreisen Schleswig-Holsteins setzt sich der ständige oder zeitweilige Einsatz von Anruf-Sammel-Taxi-Linien durch, die bedarfsorientiert die Nahverkehrsversorgung sicherstellen. Ein integriertes Gesamtangebot Bahn-Bus ist flächendeckend nicht vorhanden.

Insgesamt nutzen jährlich mehr als 190 Millionen Fahrgäste (QUELLE: WIRTSCHAFT ZWISCHEN NORD- UND OSTSEE, 03/08) das Nahverkehrsangebot im schleswig-holsteinischen Busverkehr. Nach Angaben aus dem Jahr 2005 sind davon ca. 80 Millionen Fahrgäste Schüler. Insgesamt werden ca. 90 Millionen Fahrplankilometer im Busverkehr angeboten.

Seit Dezember 2002 gilt der landesweite **Schleswig-Holstein-Tarif** (SH-Tarif) im SPNV, seit April 2005 auch in der Verknüpfung Bus-Bahn bis nach Hamburg hinein. In den Kreisen Ostholstein, Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie in Kiel und Neumünster gilt seitdem ausschließlich der SH-Tarif im Nahverkehr, in Dithmarschen seit dem 1.8.2008 und im Kreis Steinburg ab dem 01.01.2009. Bei Fahrten innerhalb der Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn sowie im ein- oder ausbrechenden Verkehr aus diesen Kreisen nach Hamburg und in die niedersächsischen Kreise gilt der Tarif des HVV.

In den übrigen Kreisen und kreisfreien Städten gilt der SH-Tarif nur bei Kreisgrenzen überschreitenden Busverkehren oder bei Bus-Bahn-Verkehren. Für Busverkehre innerhalb des Kreises oder der Tarifgemeinschaft gilt weiterhin der regionale Tarif. (ABB 05)

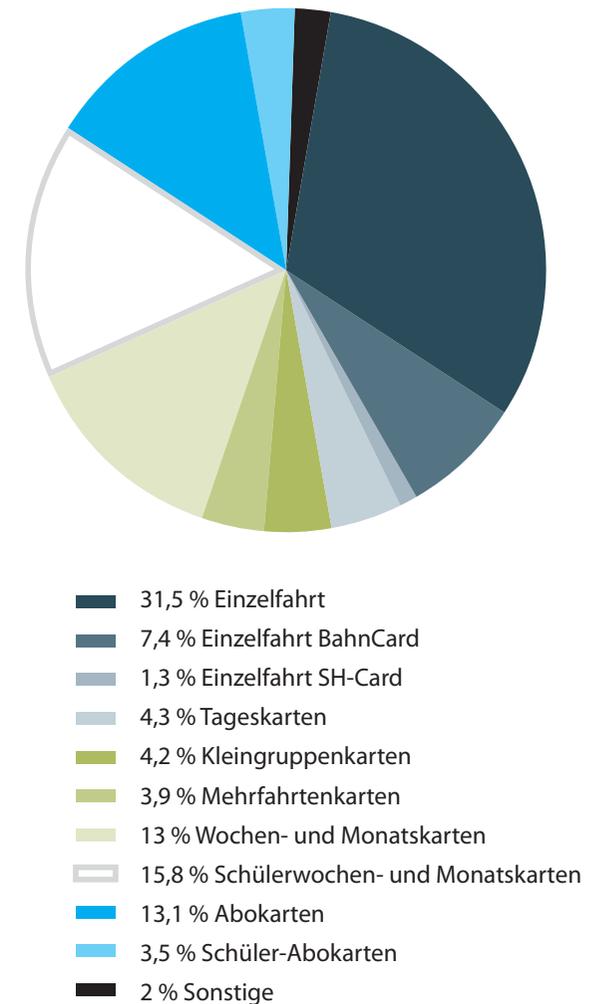
Der SH-Tarif gilt auch für Fahrten nach Hamburg und erlaubt die Nutzung des Hamburger Stadtverkehrs.

Der SH-Tarif ist ein Relationspreissystem auf Basis von Tarifzonen. Der Verkauf erfolgt von Gemeinde zu Gemeinde. Am Start- und Zielort bzw. in der Start- und Zieltarifzone ist die Nutzung der Nahverkehrsmittel vor Ort bereits enthalten.

Seit 2005 gilt eine für HVV- und SH-Tarifgebiete einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme im regionalen SPNV.

ABB 05

Umsatzanteile SH-Tarif 2006



QUELLE: NSH GMBH

Unter der Marke „**Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein**“ treten Bahn und Bus bereits seit 2002 gemeinsam auf. Die LVS hat Marke und Erscheinungsbild Ende 2007 modernisiert, so dass nun alle Publikationen für die Kunden erkennbar zum System Nahverkehr gehören. Auch die Publikationen der SPNV-Unternehmen tragen heute bereits die Marke des Nahverkehrs, ebenso viele SPNV-Fahrzeuge. Im Busbereich ist die Durchdringung langfristiger angelegt.

In den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Stormarn, Pinneberg und Segeberg, die seit Ende 2002 zum Hamburger Verkehrsverbund gehören, tritt der Nahverkehr vor allem Unter der Marke „HVV“ auf.

Zum Kommunikationsangebot des Nahverkehrs gehören heute neben Broschüren und anderen gedruckten Informationen vor allem der Internetauftritt [www.nah-sh.de](http://www.nah-sh.de) mit Fahrplanauskunft, Preisberater, Fahrgastforum und SH-Card-Club und der LVS-Kundendialog, bei dem Kunden montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr alle Fragen zum Nahverkehr stellen können.

Seit 1996 haben Land und LVS 18,7 Millionen Zugkilometer im **Wettbewerb** vergeben, davon zwischen 2002 und 2007 die Linien Neumünster – Heide – Büsum und Niebüll – Tønder, den „Flex“ (heute „SH-Express“) und das Teilnetz West. Das Verfahren Teilnetz Ost wurde 2007 abgeschlossen.

Die Erfahrungen mit der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb sind überwiegend positiv und haben bis 2007 Einsparungen in Höhe von 30 Prozent bzw. 25 Millionen Euro jährlich erreicht. Nach Inbetriebnahme des Netzes Ost steigt dieser Wert auf ca. 50 Millionen Euro pro Jahr. Die Qualität des Angebotes ist gleichzeitig durch neue oder modernisierte Fahrzeuge und kundenfreundliche Regelungen in den Verkehrsverträgen (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Begleitquote u. a.) deutlich gestiegen.

Land und LVS haben die Verkehrsverträge mit dem Ziel fortentwickelt, wirksame Anreize für die Verkehrsunternehmen zu setzen, eine fahrgastorientierte Dienstleistung in guter Qualität zu erbringen. Die Verkehrsunternehmen haben durch funktionale Vertragsvorgaben mehr Spielräume für die Gestaltung der eigenen Verkehre und Betriebsabläufe als bei konventionellen Verkehrsverträgen. Die Fahrgelderlöse erhält das Verkehrsunternehmen.

Vereinzelte wurden seit 2002 **Busverkehre im Ausschreibungswettbewerb** vergeben. In einigen Kreisen wurden Teilnetze oder Stadtverkehrsleistungen ausgeschrieben. Ergebnis sind geringere Kosten, aber vor allem Qualitätsverbesserungen.

Zunehmend werden Konzessionen im Genehmigungswettbewerb an Verkehrsunternehmen vergeben. Diese Entwicklung ist bundesweit und auch in Schleswig-Holstein zu erkennen. Von landesweiter Bedeutung ist das Genehmigungsverfahren im Kreis Dithmarschen (2007), da erstmals mehrere Genehmigungsanträge für die gleiche Leistung gestellt wurden.

2005 haben Land und LVS gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein **Qualitätsmanagementsystem (QMS)** für den SPNV eingeführt. Neu ist neben der Messung und Bewertung der Qualität die Erfassung der Kundenzufriedenheit. 2006 hat die Nord-Ostsee-Bahn eine **Kundengarantie** mit 50 Prozent Erstattung ab 30 Minuten Verspätung und die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein eine Kundengarantie mit 25 Prozent Erstattung ab 60 Minuten Verspätung eingeführt. Die Erfahrungen zeigen, dass wirksame Erstattungsregelungen mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Risiko für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger möglich sind.

## 2.2

**Bedeutung des Nahverkehrs**

Der Nahverkehr ist ein bedeutender **Wirtschaftsfaktor**. Dazu tragen neben der Industrie und den Verkehrswegebauunternehmen besonders die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen bei. In Schleswig Holstein waren im Dezember 2004 insgesamt 6.220 Arbeitnehmer in den Bereichen Fahrdienst, technischer Dienst und Verwaltung des Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen beschäftigt. (QUELLE: STATISTISCHES BUNDESAMT, 2008). Keine Angaben liegen über die Anzahl von Arbeitnehmern vor, die direkt in der Fahrzeugindustrie oder bei deren Subunternehmern beschäftigt sind. Zunehmend ist der Nahverkehrsmarkt auch für Unternehmen der IT-Branche interessant.

Die Verkehrsanbindung und die Anbindung an den Nahverkehr zählen zu den wichtigsten Standortfaktoren (QUELLE: TNS INFRATEST 2007 IM AUFTRAG DES VDV). Nahverkehrsangebote sorgen für eine gute Erreichbarkeit von Unternehmen. Dies gilt für Mitarbeiter und Kunden. Unternehmen mit Nahverkehrsanschluss können darüber hinaus Kosten für die Bereitstellung von Parkraum einsparen.

Die Siedlungsentwicklung soll sich nach den Vorgaben der **Landesplanung** in erster Linie an leistungsfähigen Verkehrslinien orientieren. Das Rückgrat bildet dabei in der Regel der SPNV. Hier sollen die Siedlungsachsen engere Einzugsbereiche der Bahnhöfe umfassen und in diesem Bereich eine wohnbauliche Entwicklung und gewerbliche Nutzung ermöglichen (QUELLE: ENTWURF LANDESENTWICKLUNGSPLAN SCHLESWIG-HOLSTEIN 2009). Viele Städte und Gemeinden haben bereits das Umfeld ihrer Bahnhöfe durch Optimierung der Zuwege, Nutzungskonzepte im Bahnhofsumfeld und Verknüpfungsanlagen besser in den Ort integriert. Dadurch haben sie die Attraktivität des Ortes als Wohn-, Einkaufs- oder Arbeitsstätte erhöht.

Jede Form des Verkehrs wirkt sich durch den Ausstoß von Luftschadstoffen und klimawirksamen Gasen unmittelbar auf die Umwelt aus. Verkehr führt auch zu Flächenverbrauch und Lärmbelastungen. Mittelbar führt Verkehr zu zunehmender Belastung der Umwelt und des Klimas sowie zu abnehmender Lebensqualität insbesondere in den großen Städten.

Der Nahverkehr weist eine weit bessere **Umweltbilanz** auf als der motorisierte Individualverkehr. Expresszüge oder Regionalbahnen verbrauchen im Durchschnitt umgerechnet ca. 3,63 Liter Benzin pro Fahrgast auf 100 Kilometer (QUELLE: WWW.BUS-UND-BAHN-IM-GRIFF.DE). Der größte Teil klimawirksamer Emissionen entsteht direkt im Fahrzeugbetrieb in Form von CO<sub>2</sub>-Ausstoß. So liegt beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Personenkilometer für Pkw bei einer mittleren Auslastung von 1,2 Personen bei etwa 143 Gramm pro Person (QUELLE: KRAFTFAHRTBUNDESAMT, 2007), im SPNV emittiert ein Schienenfahrzeug mit einer mittleren Auslastung etwa 80 Gramm pro Person (QUELLE: WWW.DB.DE, 2006).

Pro beförderte Person und Kilometer tragen Busse und Bahnen einen Anteil von einem Drittel, Pkw von zwei Dritteln am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland (QUELLE: VDV, 2008).

## 2.3

### Strukturen und Finanzierung

Die Zuständigkeiten für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein regelt das ÖPNV-Gesetz des Landes. Danach ist das Land verantwortlich für den SPNV. Die Kreise bzw. kreisfreien Städte sind zuständig für den Busverkehr und haben zur Wahrnehmung dieser Aufgabe zum Teil eigene Strukturen geschaffen (Zweckverband Steinburg, Verkehrsverbund Region Kiel, Südholstein Verkehrsservicegesellschaft). Die LVS gestaltet den SPNV und durch viele Projekte, auch in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wie z. B. den Schleswig-Holstein-Tarif, den gesamten Nahverkehr. Sie arbeitet dabei mit den Nachbarn Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Dänemark und Hamburg zusammen. Der HVV gestaltet den ÖPNV in Hamburg und den Randkreisen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Die Verkehrsunternehmen gründeten für die Abrechnung des Schleswig-Holstein-Tarifs die NSH GmbH (ehemals ZAST GmbH). Die Kreise und kreisfreien Städte erhielten mit der Übertragung der ÖPNV-Mittel 2007 vom Land auf die kommunale Ebene neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Busverkehrs.

Diese Zuständigkeiten entwickeln sich regional und inhaltlich weiter.

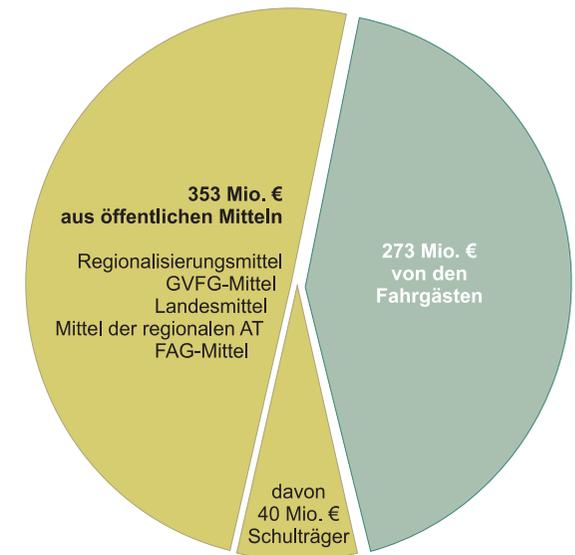
Der Nahverkehr wird zu 44 Prozent durch die Fahrgäste und zu 56 Prozent durch die Aufgabenträger ÖPNV und die Schulträger finanziert. Die öffentlichen Mittel verteilen sich zu gleichen Teilen auf Bahn und Bus. Einige Zahlungen (z. B. Querverbundzahlungen) stehen nur einzelnen Unternehmen zur Verfügung und können jährlich variieren. Sie sind jedoch der Vollständigkeit halber mit aufgeführt. (QUELLE: BEFRAGUNG DER AUFGABENTRÄGER, 2005)

Die Grafik zeigt, dass sich Nahverkehrsleistungen mit Bahn und Bus gleicher Finanzquellen bedienen. Daher sind beide Verkehrssysteme gleichermaßen von Mittelkürzungen bedroht. (ABB 06)

2007 wurden die öffentlichen Mittel zu fast gleichen Teilen für den SPNV und den Busverkehr eingesetzt.

ABB 06

Finanzierung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein 2007



#### Verwendung der öffentlichen Mittel

Busverkehr 163 Mio. € (Ausgleichsleistungen, Finanzierung Angebot, Schülerverkehr, Investitionen, Querverbund)  
 Bahnverkehr 167 Mio. € (Bestellerentgelt, Infrastrukturzahlungen)  
 Bus und Bahn 23 Mio. € (Regiekosten, SH-Tarif, Investitionen Bahn-Bus)

**Summe 353 Mio. €**

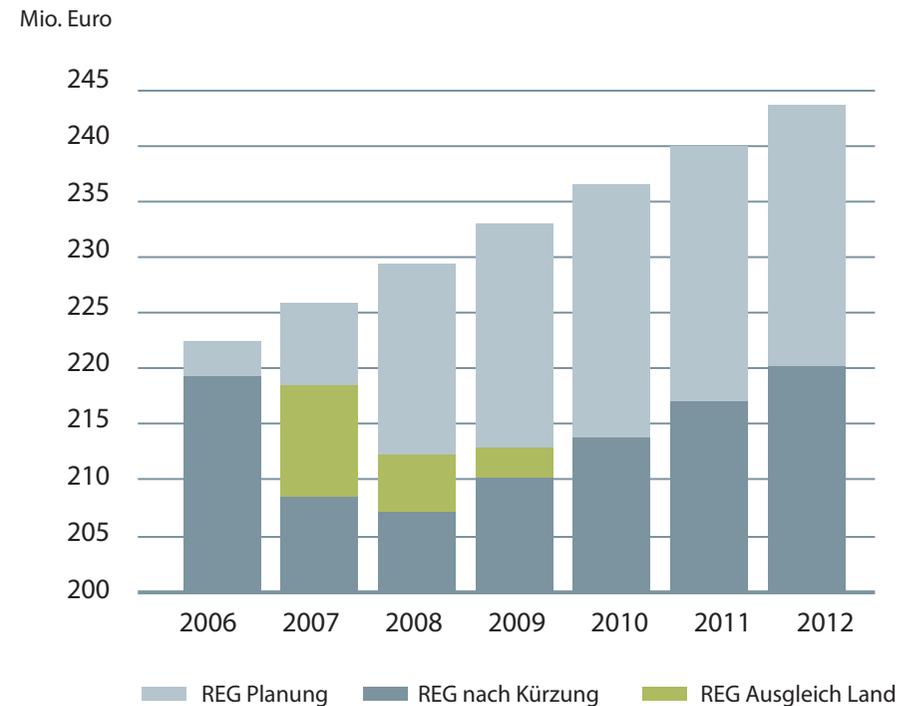
QUELLEN: AUFGABENTRÄGERUMFRAGE 2005 (INKL. QUERVERBUND), SH-TARIF-ABRECHNUNG 2006, EIGENE ANGABEN 2007

2006 hat der Bund die Regionalisierungsmittel gekürzt. Die Kürzungen beliefen sich im Jahr 2006 bundesweit auf 1,5 Prozent, im Jahr 2007 betrug sie 7,7 Prozent und ab dem Jahr 2008 9,5 Prozent, ausgehend von dem mit 1,5 Prozent jährlich dynamisierten Betrag nach dem Regionalisierungsgesetz in der Fassung von 2004<sup>1</sup>. In der Summe beträgt der bundesweite Rückgang der Regionalisierungsmittel des SPNV trotz der Kompensation der Kürzungen um einen Betrag von 500 Millionen Euro ab dem Jahr 2008<sup>2</sup> allein in den Jahren 2006 bis 2010 bundesweit 2,8 Milliarden.

Für Schleswig-Holstein summieren sich die Kürzungen von 2007 bis 2011 auf 127 Millionen Euro. Das Land gleicht die Kürzung in den Jahren 2007 mit 10 Millionen Euro, 2008 mit 5 Millionen Euro und 2009 mit 2,5 Millionen Euro teilweise aus. (ABB 07)

ABB 07

## Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes

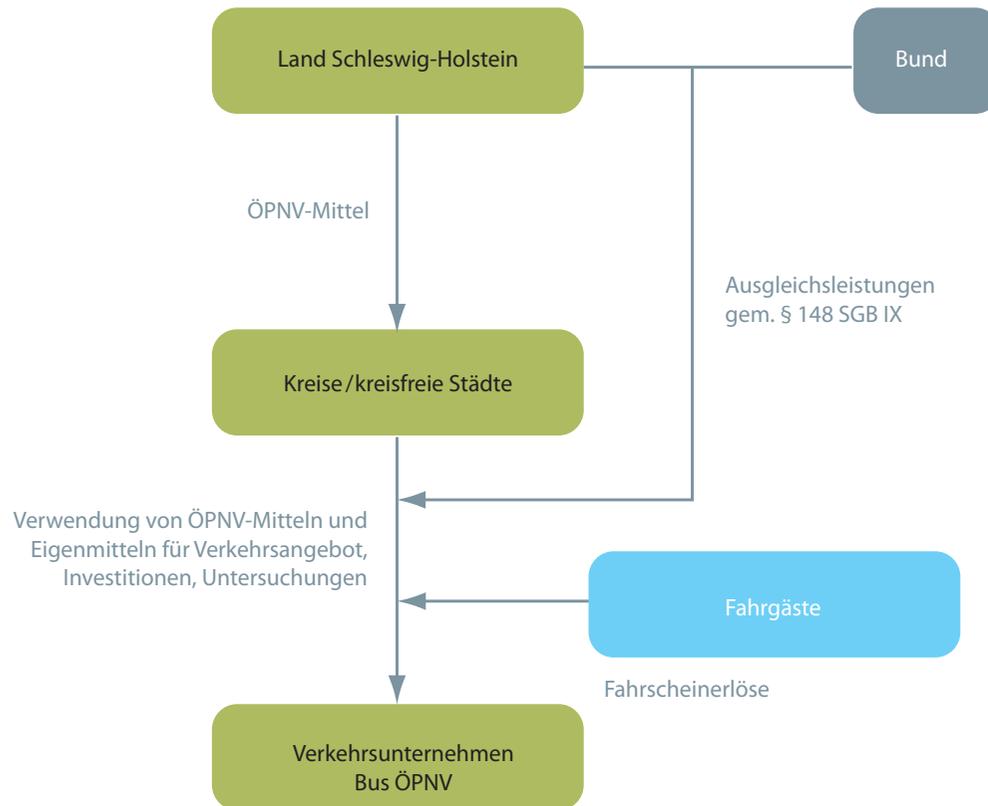


QUELLE: LVS

<sup>1</sup> Regionalisierungsgesetz in der Fassung von Art. 25 Haushaltsbegleitgesetz 2004 vom 29.12.2003, gültig ab 01.01.2004.

<sup>2</sup> eingearbeitet in das RegG in der Fassung von 2007.

Finanzierung des Bus-ÖPNV in Schleswig-Holstein nach der Kommunalisierung



Durch die Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel wurde im Jahr 2007 die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung bei den Kreisen und kreisfreien Städten gebündelt, was die Transparenz und die Gestaltungsmöglichkeiten vergrößert.

(ABB 08)

Durch die Novelle des ÖPNV-Gesetzes (GVOBL. 2007, S. 274) stellt das Land seit 2007 den Kreisen und kreisfreien Städten jährlich einen festen Betrag für die Finanzierung des Busverkehrs zur Verfügung. Hiernach wurden im Jahr 2007 59,76 Millionen Euro ausgezahlt, 2008 58,26 Millionen Euro und in den Jahren 2009 bis 2012 jeweils 57,26 Millionen Euro. In den Beträgen sind unter anderem auch Mittel in Höhe von 8,7 Millionen Euro enthalten, die das Land Schleswig-Holstein gemäß der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein aus dem Jahr 1996 den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Herzogtum Lauenburg und Stormarn für den Busverkehr zur Verfügung stellt. Fahrgeldausfälle, die Nahverkehrsunternehmen durch die kostenlose Beförderung von schwerbehinderten Menschen entstehen, werden weiterhin direkt vom Bund (an DB AG-zugehörige Unternehmen) bzw. vom Land Schleswig-Holstein erstattet.

Die ÖPNV-Mittel werden nach einem Schlüssel, der sich an der jeweiligen Mittelausstattung bis zum Jahr 2007 orientiert, auf die Kreise und kreisfreien Städte verteilt. Ab 2012 sollen bei der Mittelverteilung Anreizkriterien berücksichtigt werden.

Die Verwendung der Mittel ist in der Landesverordnung vom 31.05.2007 geregelt. Die Kreise und kreisfreien Städte setzen die Mittel unter Berücksichtigung der landes-, bundes- und europarechtlichen Regelungen eigenständig zur Finanzierung des Verkehrsangebotes, des Ausgleichs für Mindereinnahmen im Schülerverkehr, für Investitionsmaßnahmen, Marketingmaßnahmen und weitere Maßnahmen ein. Die Nachweise zur Verwendung der ÖPNV-Mittel werden jährlich geführt.

Wesentliche Ziele der Kommunalisierung sind der Ausbau des Nahverkehrs und die Verbesserung des Modal Split durch eine sichere und transparente Finanzierung des Nahverkehrsangebotes, durch die aktive Gestaltung des Busverkehrs durch die Kreise bzw. kreisfreien Städte und durch mehr Planungssicherheit für alle Akteure.

Das Land Schleswig-Holstein fördert Investitionen (z. B. P+R- oder B+R-Anlagen, ZOB-Anlagen), die zu einer Verbesserung des Nahverkehrs führen. Die Fördermittel werden nach den Grundsätzen des Regionalisierungsgesetzes (RegG), des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein (GVFG) und der Förderrichtlinie des Landes bewilligt. Die Förderung beträgt maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Die investive Fahrzeugförderung- und Werkstattförderung hat das Land Schleswig-Holstein abgeschafft, da parallele Zuwendungen für investive Maßnahmen und Verkehrsleistungen einer transparenten und diskriminierungsfreien Verwendung widersprechen. Deshalb wird nur noch die diskriminierungsfrei zugängliche Infrastruktur gefördert, z. B. Bahnstrecken, Busspuren, zentrale Omnibusbahnhöfe, Stationen für den SPNV und Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsträger.

Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur können Fördermittel des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und dem GVFG beantragt werden. Antragsteller für die Mittel nach BSchwAG ist die Deutsche Bahn 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.

Von 2002 bis 2007 beispielsweise konnten das Land Schleswig-Holstein und die DB Station&Service AG mit Hilfe von Baukostenzuschüssen des Bundes in Höhe von insgesamt ca. 62 Millionen Euro viele Stationsmodernisierungsmaßnahmen umsetzen. Weitere aus Bundesmitteln finanzierte Projekte sind noch nicht abgeschlossen.

## 2.4

### Mobilität

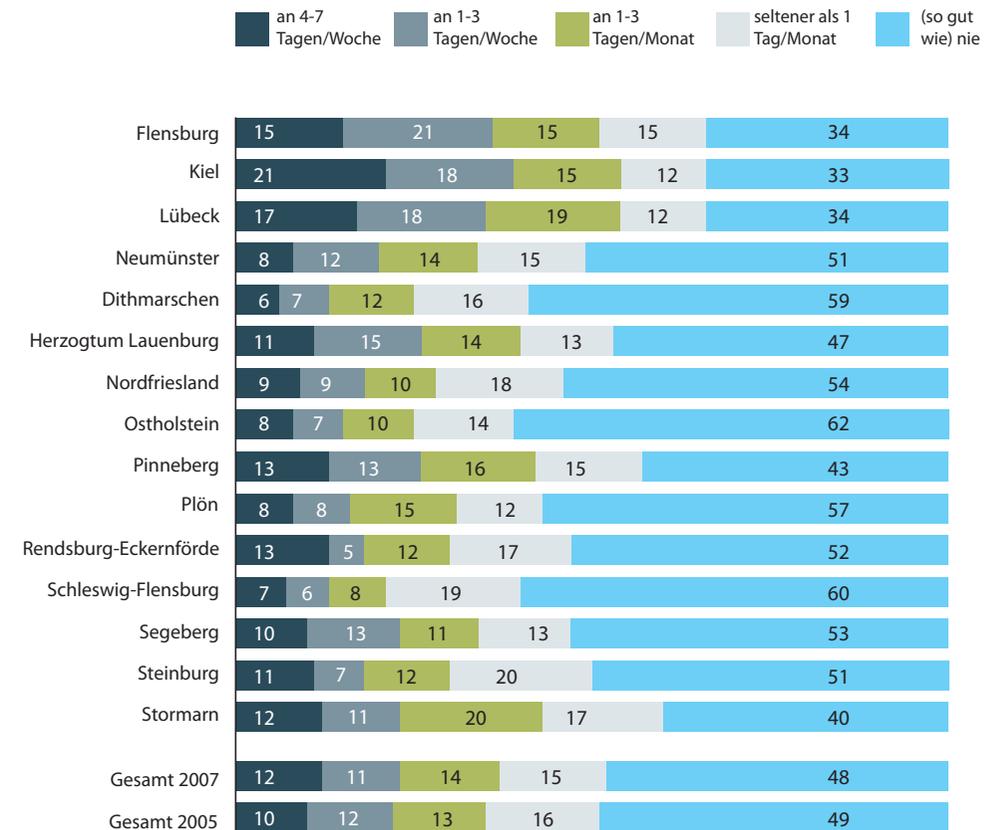
In den Jahren 2005 und 2007 ließ die LVS das Mobilitätsverhalten der Einwohner Schleswig-Holsteins ab 14 Jahren untersuchen. Knapp ein Viertel der Schleswig-Holsteiner nutzte 2007 den öffentlichen Verkehr mehrmals in der Woche. Im Vergleich zu 2005 gibt es 2007 nur geringe Verschiebungen in der Nahverkehrsnutzung. Insgesamt ist eine leichte Tendenz zu Gunsten des Nahverkehrs zu erkennen: Gaben im Jahr 2005 nur 10 Prozent der Befragten an, an vier bis sieben Tagen pro Woche mit Bus und Bahn zu fahren, so stieg dieser Anteil im Jahr 2007 auf 12 Prozent.

Bei 54 Prozent der Wege liegen Quelle und Ziel innerhalb des eigenen Wohnortes. 38 Prozent der Wege reichen über den eigenen Wohnort hinaus, befinden sich aber noch innerhalb Schleswig-Holsteins. Sechs Prozent der Wege haben Quelle oder Ziel in Hamburg. Andere Ziele in Deutschland oder grenzüberschreitende Verkehre spielen nur eine sehr geringe Rolle.

Eine differenzierte Betrachtung der Nutzungshäufigkeit der einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel zeigt einen Anstieg beim SPNV: Der Nicht-Kunden-Anteil reduzierte sich von 71 auf 66 Prozent. Gleichzeitig wuchs der Anteil gelegentlicher Fahrgäste von 9 auf 11 Prozent, d. h. Nutzung an ein bis drei Tagen je Woche, und von seltenen Nutzern von 14 auf 16 Prozent, d. h. Nutzung ein paar Mal im Jahr bzw. erstmalige Nutzung. (ABB 09)

ABB 09

Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) nach Städten und Landkreisen in Prozent

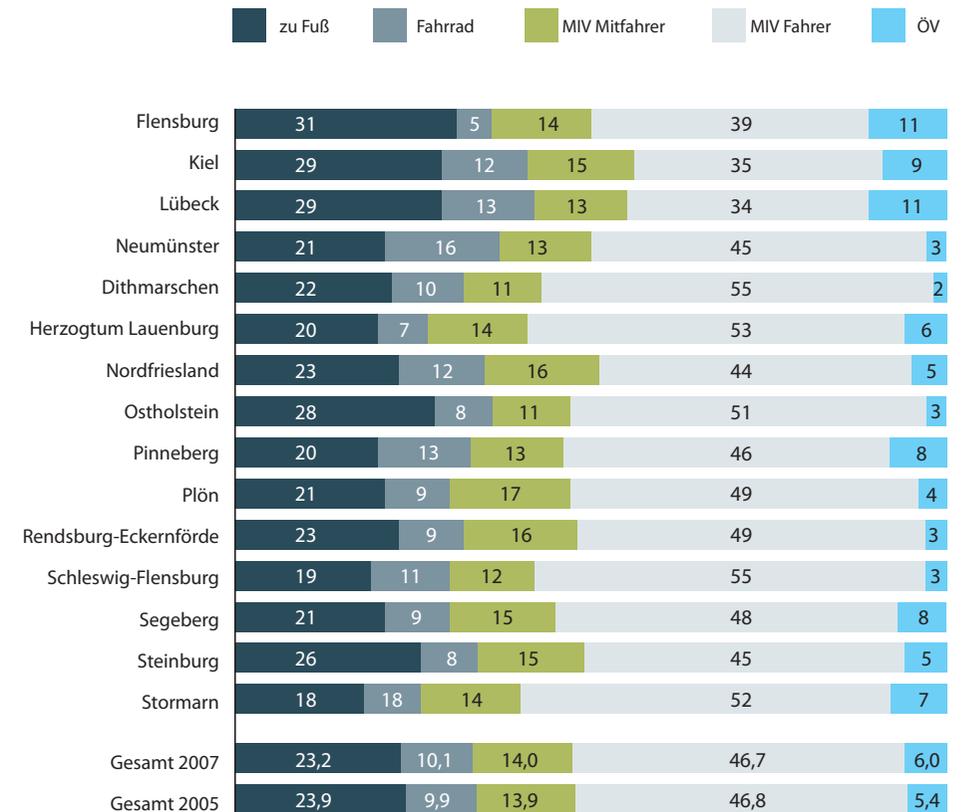


QUELLE: OMNIPHON GMBH, LANDESWEITE MARKTFORSCHUNG 2007 IN SCHLESWIG-HOLSTEIN (2007)

STICHPROBE: 2007: 7.506 PERSONEN (BEI GLEICHER VERTEILUNG); 2005: 7.534 PERSONEN (BEI GLEICHER VERTEILUNG)

ABB 10

Genutzte Verkehrsmittel nach Städten und Kreisen, Anteile in Prozent



QUELLE: OMNIPHON GMBH, LANDESWEITE MARKTFORSCHUNG 2007 IN SCHLESWIG-HOLSTEIN (2007)

RUNDUNGSDIFFERENZEN SIND NICHT AUSZUSCHLIESSEN.

Die Stichtagsbefragung zeigt als Ergebnis das Mobilitätsverhalten für einen durchschnittlichen Tag. 90 Prozent der Einwohner ab vierzehn Jahren verlassen an einem mittleren Tag mindestens einmal ihre Wohnung und legen dabei 3,7 Wege zurück. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung liegt das Verkehrsaufkommen bei 3,3 Wegen pro Tag. (ABB 10)

Die Bevölkerung von Schleswig-Holstein ab vierzehn Jahren legte 2007 insgesamt 6,0 Prozent aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 3,9 Prozent entfielen dabei auf Stadt- und Regionalbusse, 2,0 Prozent auf S-Bahnen, Nah- und Fernverkehrszüge sowie 0,1 Prozent auf Wege mit der Hamburger U-Bahn.

Bei der Kundenzufriedenheit setzt der SPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,9 die positive Tendenz im Vergleich zu den Erhebungen in den Jahren 1997 und 2005 fort. 37 Prozent sind sehr zufrieden, 25 Prozent noch zufrieden, 17 Prozent sind eher bzw. sehr unzufrieden. 20 Prozent der Bevölkerung haben zum Bahnangebot keine Meinung. Der Busverkehr erhält die Note 3,1. (ABB 11+12 – NÄCHSTE SEITE)

ABB 11

Generelle Bewertung des Zugangebotes nach SPNV-Nutzung

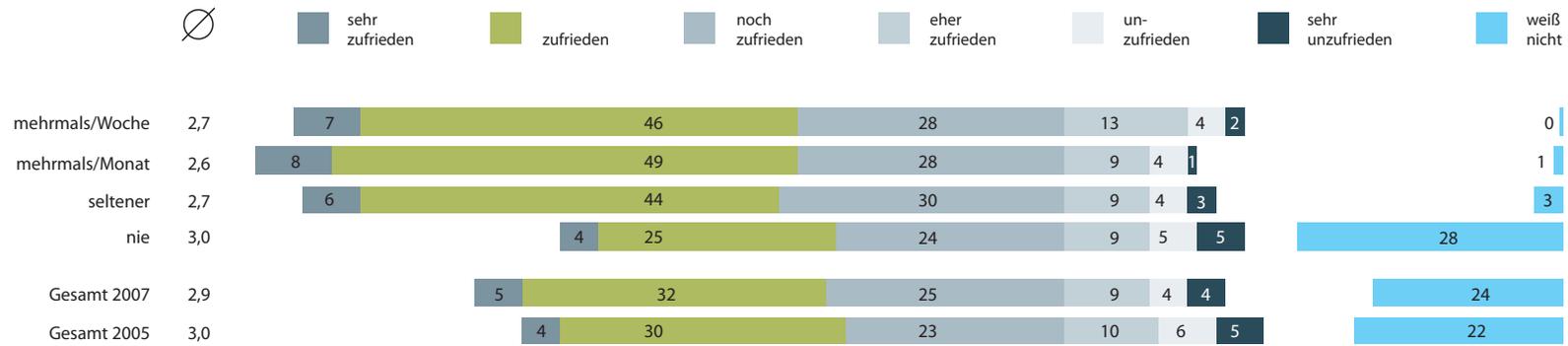
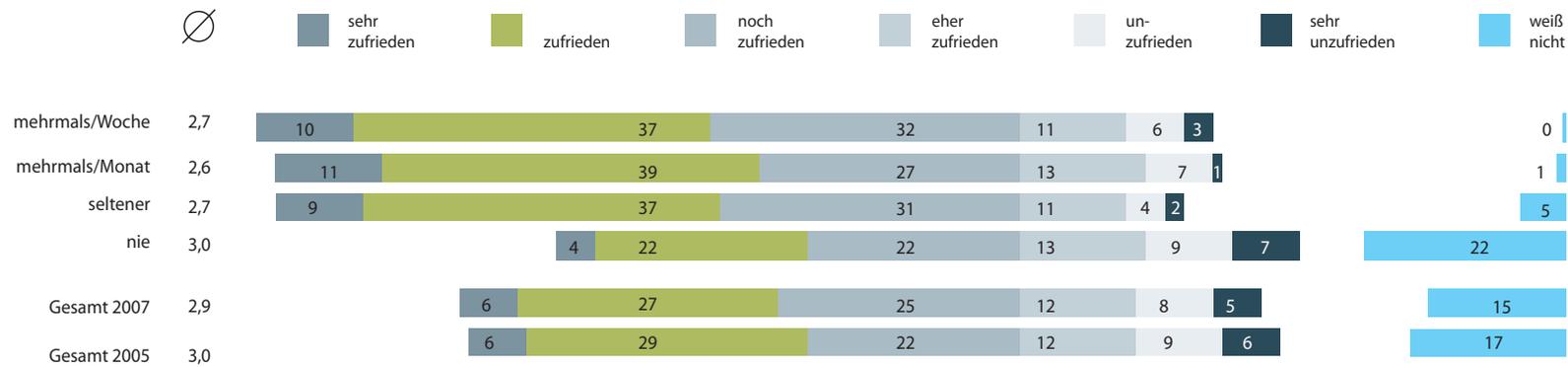


ABB 12

Generelle Bewertung des Busangebotes nach Bus-Nutzung



QUELLE: OMNIPHON GMBH 2007

## 2.5

## Verkehrsmarkt

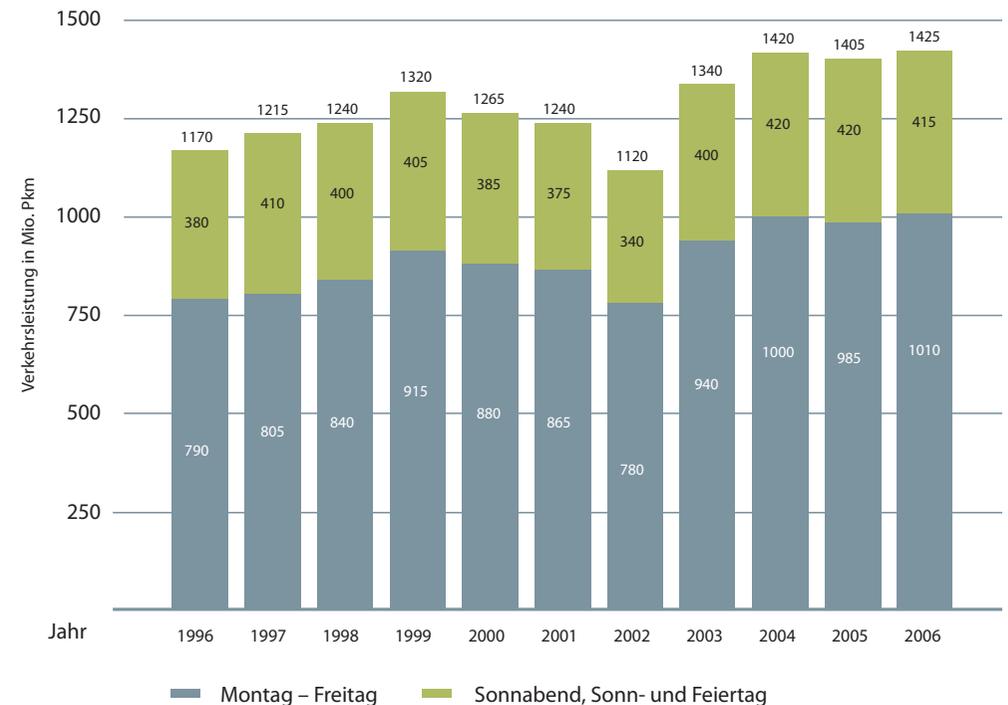
Die Verkehrsleistung im SPNV in Schleswig-Holstein (in Personenkilometer) hat im Vergleich zu 1996 um knapp 22 Prozent zugenommen. Dieser Wert entspricht der bundesweiten Entwicklung. (ABB 13)

Der Leistungszuwachs in Schleswig-Holstein verlief nicht kontinuierlich. Wie in allen anderen 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. Im Jahr 2003 stieg die Verkehrsleistung im SPNV als Folge mehrerer Angebots- und Tarifmaßnahmen wieder deutlich an:

- Einführung des integralen Taktfahrplans,
- Reaktivierung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg mit drei neuen Stationen,
- Eröffnung neuer Stationen in Lübeck-Kücknitz und Lübeck-St. Jürgen,
- Angebotsverdichtungen auf einigen Strecken,
- Ersatz der InterRegio-Verbindungen zwischen Hamburg und Flensburg durch Nahverkehrszüge,
- erste Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs sowie
- Ausweitung des HVV-Verbundraums nach Schleswig-Holstein.

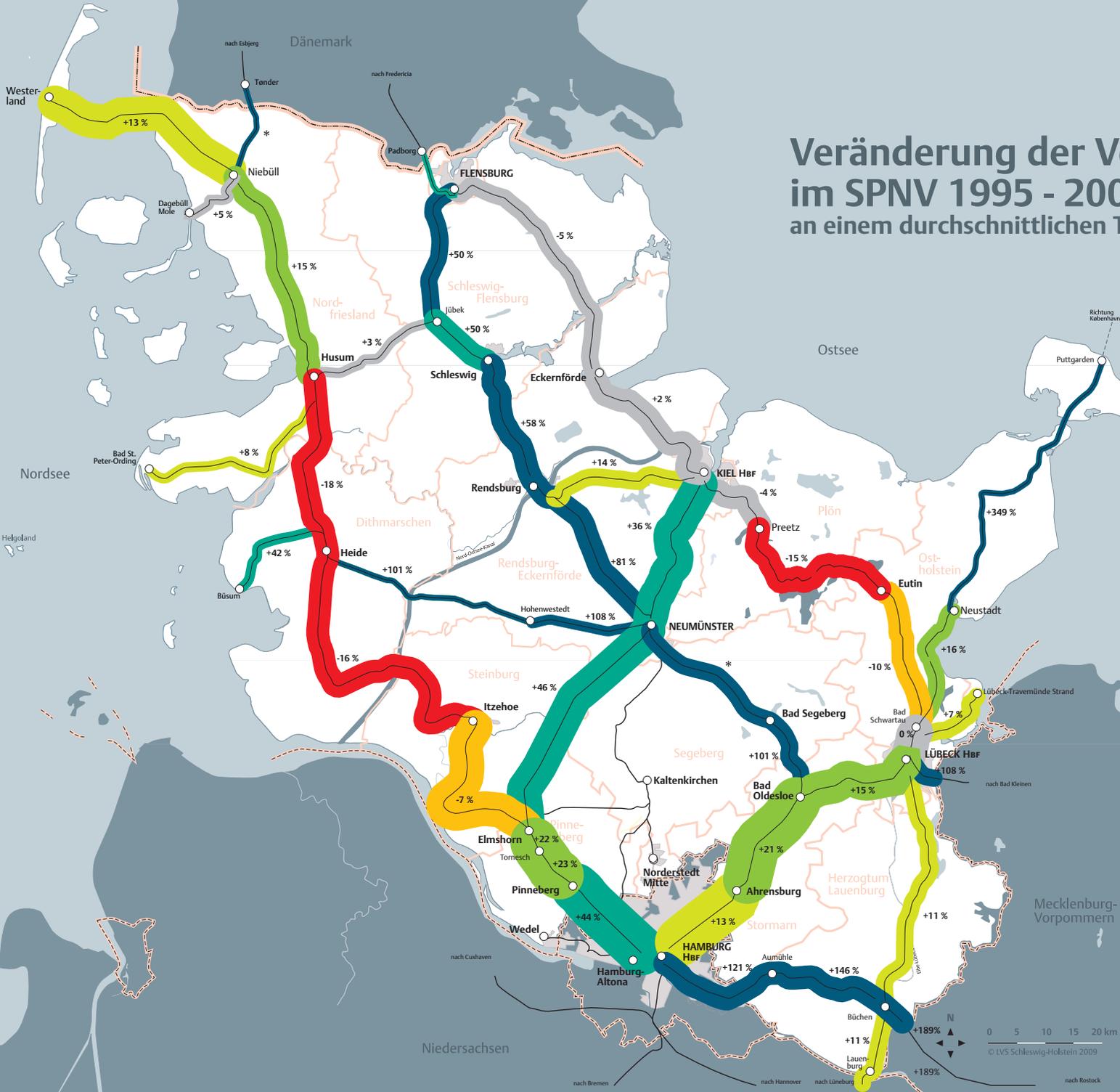
ABB 13

Entwicklung der jährlichen Verkehrsnachfrage im SPNV (absolut in Pkm) zwischen 1996 und 2006 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg)



QUELLE: ITP 2008

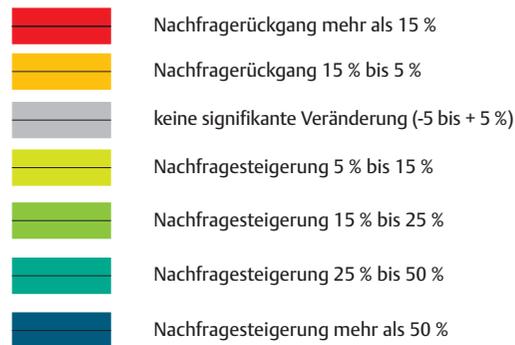
# Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 1995 - 2006 an einem durchschnittlichen Tag (Montag - Sonntag)



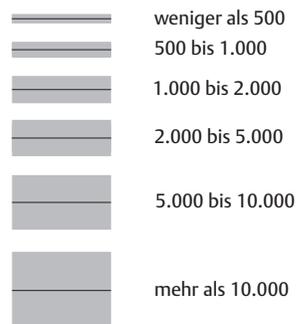
0 5 10 15 20 km  
© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 14

Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 1995 - 2006  
an einem durchschnittlichen Tag (Montag - Sonntag)  
(ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg)



## Anzahl Personenfahrten im Jahr 2006



\* Inbetriebnahme Neumünster - Bad Segeberg 2002  
Inbetriebnahme Niebüll - Tønder 2003

QUELLE: ITP 2008

In den folgenden Jahren setzte sich der positive Trend fort, und die Verkehrsleistung stabilisierte sich auf einem hohen Niveau. (ABB 14)

Die Nachfrage hat sich seit 1995 landesweit sehr unterschiedlich entwickelt. Auf den traditionell starken Linien von Kiel und Lübeck Richtung Hamburg betragen die Fahrgastzuwächse bis zu 40 Prozent. In einigen Zügen sind in der Hauptverkehrszeit morgens und abends die Kapazitätsgrenzen erreicht. Ein ähnlicher Effekt ist auch auf den Linien Neumünster – Bad Oldesloe, Neumünster – Hohenwestedt und Husum – Tönning erkennbar.

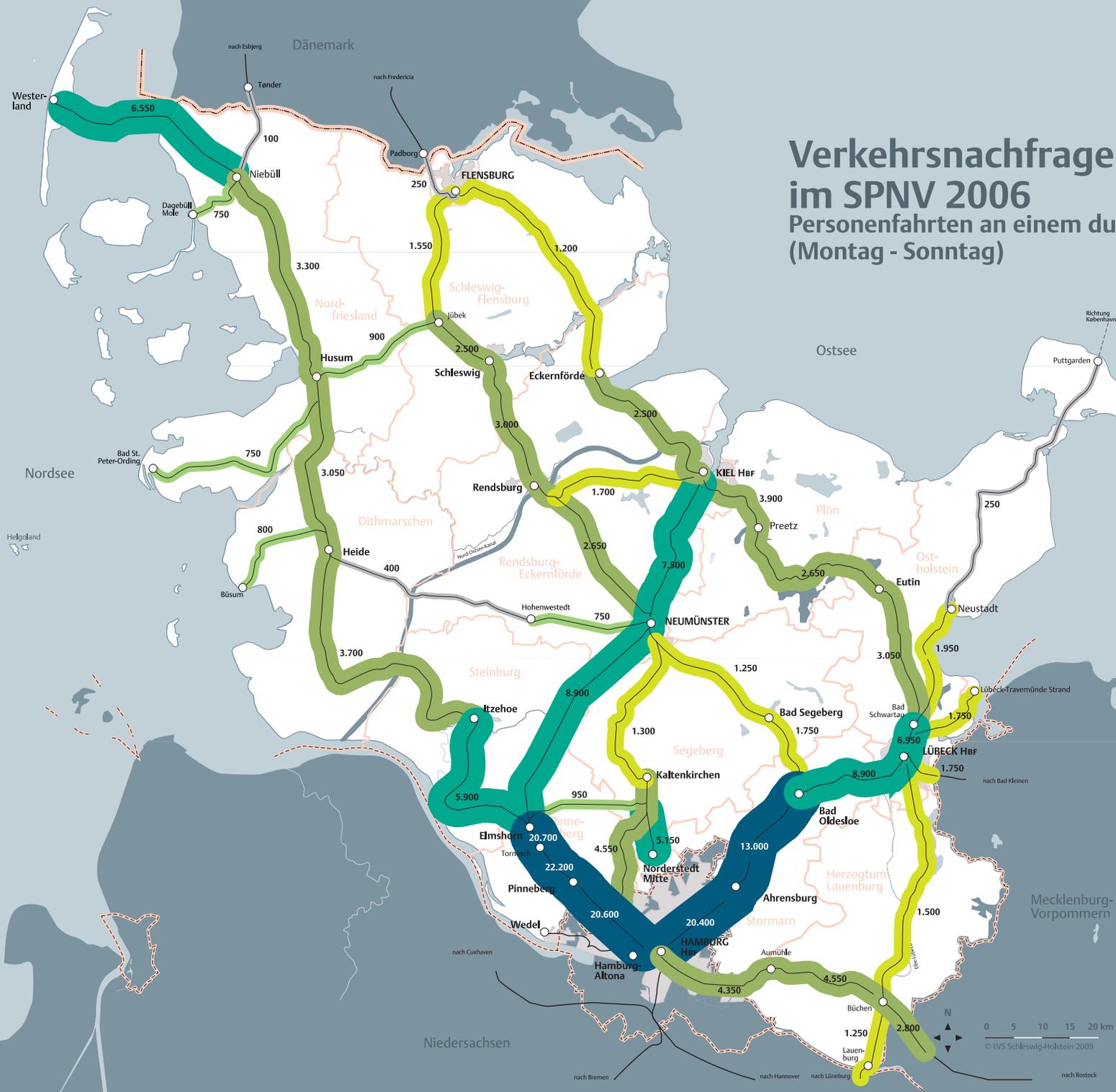
Die Linie Neustadt – Puttgarden weist Zuwachsraten von mehreren Hundert Prozent auf, basierend allerdings auf einem niedrigen Niveau. Starke Zuwächse sind auch auf den Abschnitten Bad Oldesloe – Bad Segeberg und Neumünster – Flensburg erkennbar. Allen genannten Beispielen gehen deutliche Angebotsverbesserungen voraus.

Im Jahr 2006 wurden die Angebote insbesondere auf der Linie Westerland – Hamburg im Abschnitt Elmshorn – Husum sowie auf der Linie Kiel – Lübeck weniger nachgefragt als im Jahr 2000. Ursachen könnten die Angebotsänderungen auf der gesamten Strecke Hamburg – Westerland, die längere Fahrzeit und die Verspätungsanfälligkeit der Verbindung Kiel – Lübeck und die Fertigstellung der Ortsumgehungsstraße in Preetz sein.

Für das Netz der AKN, die Strecke Niebüll – Tønder sowie den Abschnitt Neumünster – Bad Segeberg gibt es keinen mittelfristigen Vergleich, da aus dem Jahr 2000 keine Daten vorliegen bzw. die Verbindung nicht existierte. Über die Nachfrage auf den S-Bahn-Linien liegen keine Daten vor.

# Verkehrsnachfrage im SPNV 2006

Personenfahrten an einem durchschnittlichen Tag  
(Montag - Sonntag)

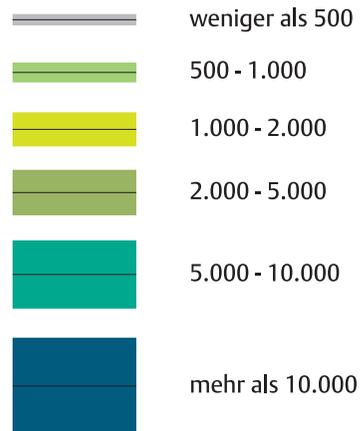


0 5 10 15 20 km  
© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 15

Verkehrsnachfrage (durchschnittlicher Tag Mo-So) 2006  
(ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg)

Anzahl Personenfahrten



QUELLE: ITP 2008

Im Jahr 2006 fuhren auf den Linien von Kiel und Lübeck nach Hamburg die meisten Fahrgäste. Insbesondere auf den Abschnitten Elmshorn – Hamburg und Bad Oldesloe – Hamburg werden an einem durchschnittlichen Tag jeweils über 20.000 Reisende gezählt. Diese Zahlen dokumentieren die Bedeutung dieser Relationen. Auch der Abschnitt Niebüll – Westerland ist mit durchschnittlich 6.500 Fahrgästen stark nachgefragt. Zudem kann die Nachfrage einzelner Züge je nach tages- und witterungsbedingten Einflüssen schwanken.

Die geringste Nachfrage mit weniger als 500 Fahrgästen je Tag haben die Linien, die nur im 2-Stunden-Takt bedient werden: Hohenwestedt – Heide, Neustadt – Puttgarden und Niebüll – Tønder. Auf allen anderen Linien verkehren die Züge mindestens stündlich. (ABB 15)

# Ein- und Aussteiger im SPNV 2006

Durchschnittlicher Tag (Montag bis Sonntag)

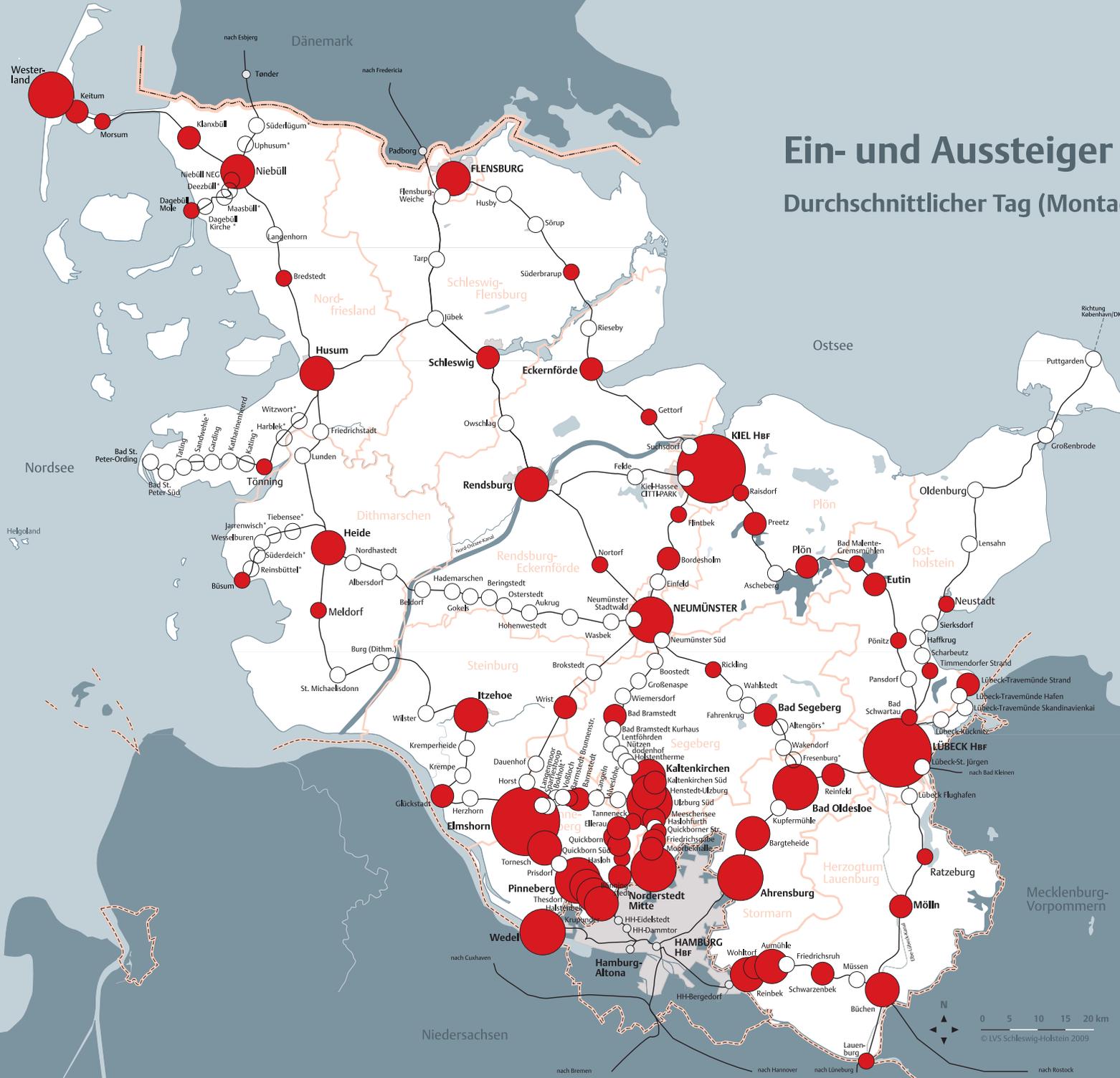
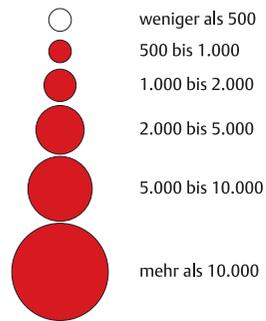


ABB 16

### Ein- und Aussteiger im SPNV 2006 Durchschnittlicher Tag (Mo–So) 2006

#### Ein- und Aussteiger im SPNV Montag - Sonntag 2006



QUELLE: ITP 2008, S-BAHN HAMBURG GMBH

Im Jahr 2006 wurden 44,1 Millionen Fahrten mit Zügen des SPNV in Schleswig-Holstein durchgeführt (ohne S-Bahn). Seit 2002 ist die Zahl der Ein- und Aussteiger landesweit um ca. 35 Prozent gestiegen. Sehr hoch sind die Ein- und Aussteigerzahlen an den Hauptbahnhöfen, an den Bahnhöfen der kreisfreien Städte und an den Bahnhöfen Westerland und Elmshorn. (ABB 16)

Die tägliche Veränderung der Nachfrage im schleswig-holsteinischen Bus-ÖPNV und insbesondere im Bereich der Verknüpfung Bahn-Bus kann aufgrund fehlender Daten nicht dargestellt werden.

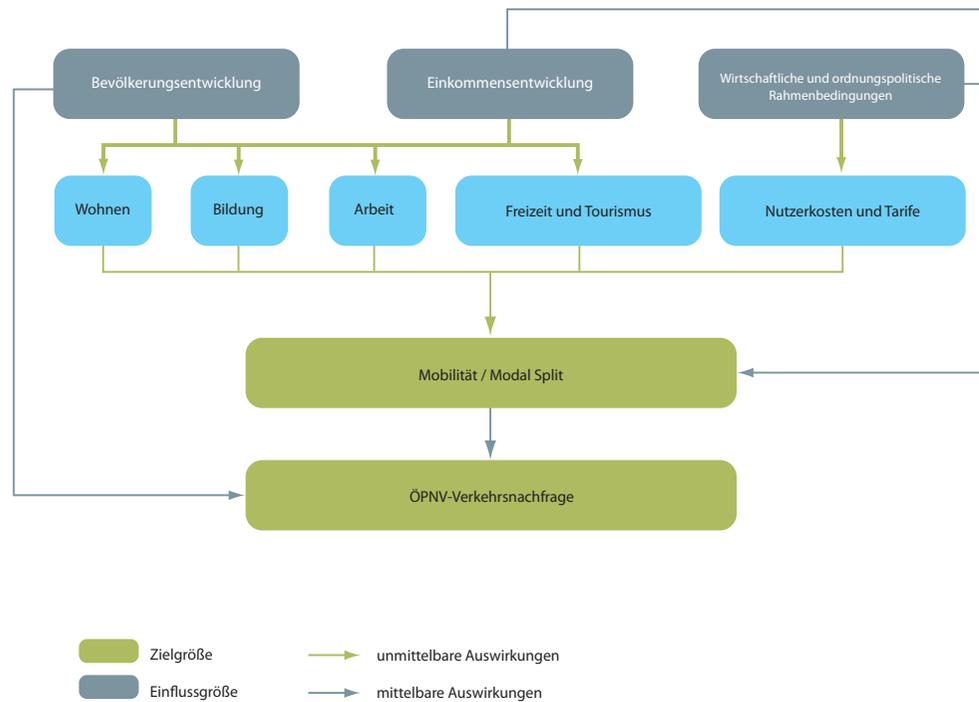


Motiv aus dem Sömmermagazin

## 03 Weiterentwicklung des Nahverkehrs

ABB 17

Beziehung zwischen sozio-demografischer Entwicklung und Nahverkehrsnachfrage



QUELLE: ITP 2008

3.1

Demografischer Wandel

Für die Planung des zukünftigen Nahverkehrsangebots ist entscheidend, wie sich die Nahverkehrsnachfrage langfristig entwickelt und welche zusätzlichen Potenziale gewonnen werden können.

Durch den demografischen Wandel und die damit verbundenen Auswirkungen auf alle Lebensbereiche sind auch im Nahverkehr Veränderungen zu erwarten. (ABB 17)

Den Prognosen zufolge wird sich die absolute Bevölkerungszahl bundesweit bis 2025 kaum verändern. Deutlich erkennbar werden jedoch bereits in naher Zukunft Veränderungen in der Altersstruktur sein.

Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Anteil der Bevölkerung im Alter von bis zu zwanzig Jahren von heute 21 Prozent auf ca. 17 Prozent im Jahr 2025 sinken wird. Am anderen Ende der Alterspyramide steht das starke Wachstum der älteren Bevölkerungsgruppen. Der Anteil der über 65-Jährigen wächst im gleichen Zeitraum von derzeit 19 auf ca. 26 Prozent.

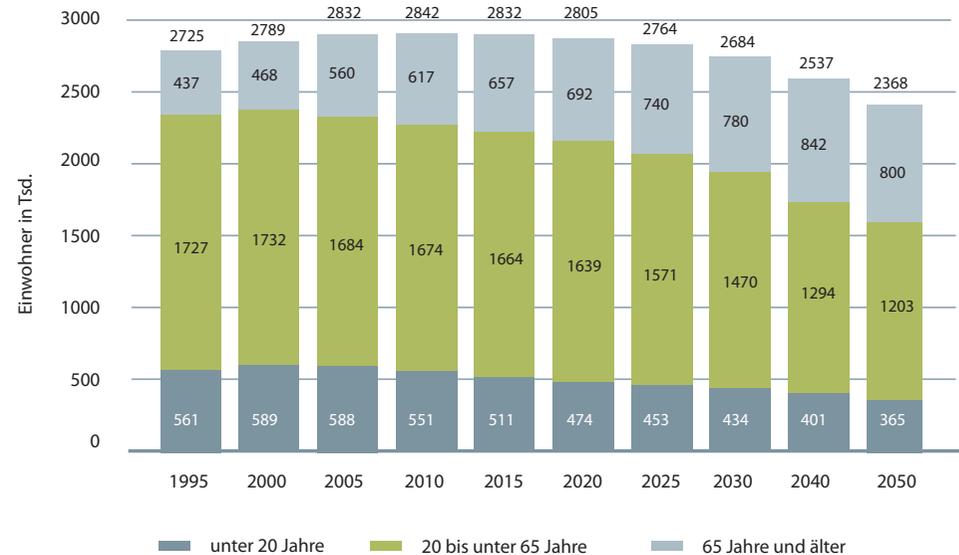
ABB 18

Einwohnerentwicklung in Schleswig-Holstein gemäß der Prognose des Statistisches Nord

Nach der Prognose des Statistisches Nord (orientiert an der Variante 1-W1 der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung) werden 2025 in Schleswig-Holstein 2,76 Millionen Menschen leben, das sind etwa 70.000 weniger als im Jahr 2005. Nach 2025 beschleunigt sich der Einwohnerrückgang. Im Jahr 2050 werden nach dieser Bevölkerungsvorausberechnung nur noch 2,37 Millionen Menschen in Schleswig-Holstein leben und damit mehr als 460.000 bzw. 16 Prozent weniger als im Jahr 2005.

Bedeutender als die Entwicklung der Einwohnerzahlen insgesamt werden die Veränderungen der Altersstruktur sein. 2025 werden in Schleswig-Holstein rund 740.000 Menschen leben, die 65 Jahre und älter sind. Das sind rund 180.000 bzw. 32 Prozent mehr als im Jahr 2005. Gleichzeitig wird bis 2025 die Zahl jüngerer Menschen (unter 20 Jahren) um rund 135.000 bzw. 23 Prozent zurückgehen. Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter von 20 bis 65 Jahren nimmt ebenfalls um 113.000 bzw. knapp 7 Prozent ab.

Trotz der stark zurückgehenden Bevölkerungszahl von 2025 bis zum Jahr 2050 wird sich die Anzahl der über 65-Jährigen bis 2050 um weitere 60.000 auf 800.000 erhöhen. Einen sehr starken Rückgang erleidet die Altersklasse der 20–65-Jährigen. Die Anzahl dieser Personengruppe nimmt gegenüber 2005 um 29 Prozent ab. (ABB 18)



QUELLE: ITP 2008

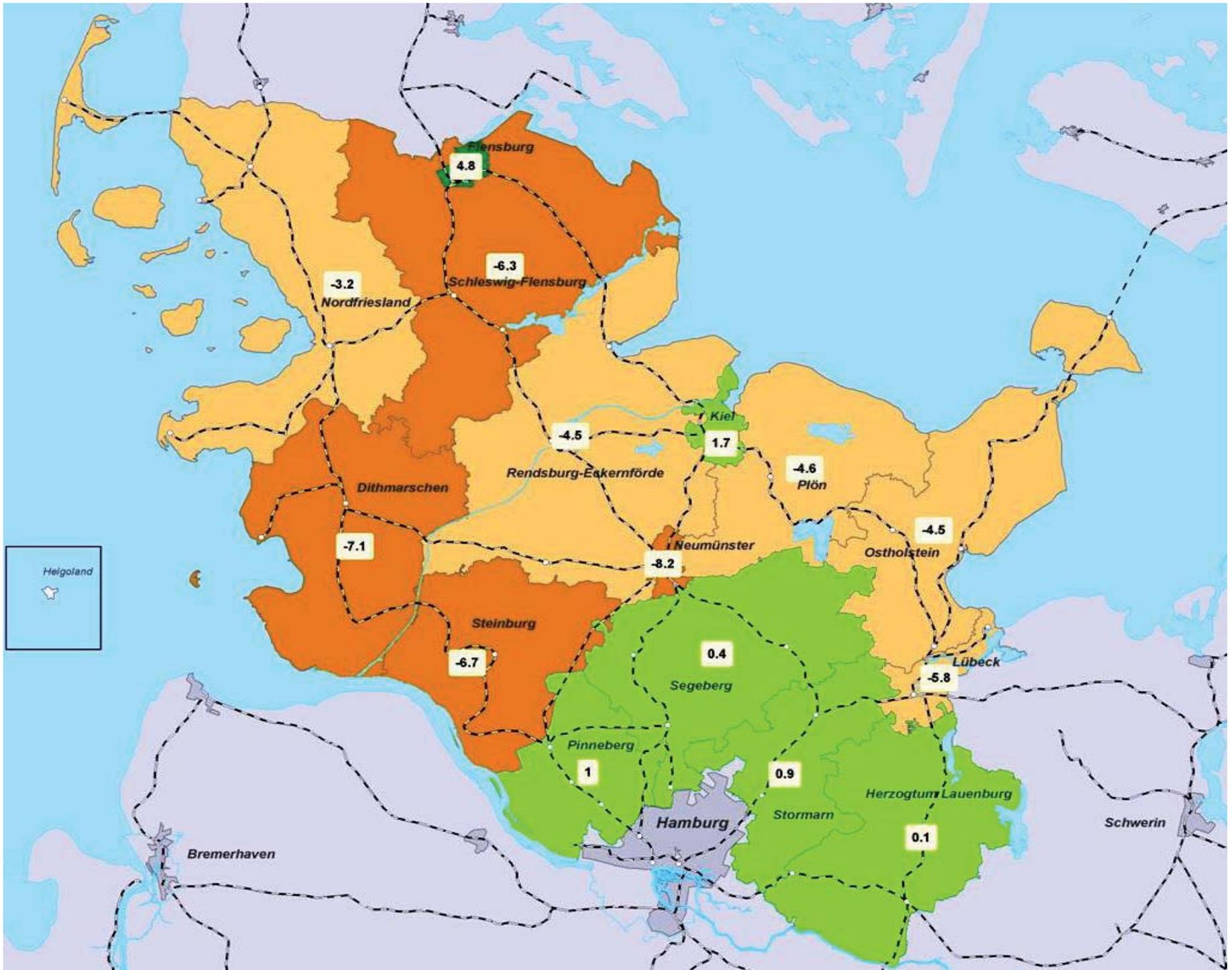


ABB 19

Entwicklung der Gesamtbevölkerung  
in Schleswig-Holstein 2005-2025 gemäß der  
Prognose des Statistikamtes Nord

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

QUELLE: ITP 2008

KARTE WIRD NOCH DEM LNVP-DESIGN ANGEPASST

In Hamburg wird die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2025 leicht zunehmen. In den darauf folgenden zwei Jahrzehnten soll die Bevölkerung nach diesem Szenario dann auch in Hamburg abnehmen und wird mit ca. 1,7 Millionen Einwohnern im Jahr 2050 um ca. 100.000 unter dem Wert von 2005 liegen.

Trotz abnehmender Gesamtbevölkerungszahl in Schleswig-Holstein wird die Einwohnerzahl in Kiel und Flensburg ansteigen. Die Bevölkerungszahl im Umland von Hamburg nimmt ebenfalls noch zu. (ABB 19)

## Kunden des Nahverkehrs

Die Bevölkerungsentwicklung wird sich auf den ÖPNV auswirken. Wie sich die Nachfrage auf einzelnen Strecken voraussichtlich ändern wird, wurde 2007/2008 untersucht. Die Ergebnisse sind eine wichtige Grundlage für die weitere ÖPNV-Planung.

**Pendler:** Trotz des zu erwartenden Rückgangs der Zahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter (ca. 20 bis 65 Jahre) wird die Verkehrsleistung im Pendlerverkehr zunehmen. Größere Flexibilität der Arbeitnehmer und damit eine höhere Bereitschaft zur Überwindung größerer Reiseweiten sind Aspekte, die für diese Entwicklung sprechen. Veränderte Pendlerstrukturen können zu einem höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr und größeren Reiseweiten im Berufsverkehr führen.

Auf regionaler Ebene bedeutet dies für den Nahverkehr nicht unmittelbar eine höhere Nachfrage. Die für die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bislang günstige Konzentration 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, sofern das Nahverkehrsangebot nicht angepasst wird.

Der Nahverkehr zwischen den größeren Städten und Gemeinden in Schleswig-Holstein und Hamburg wird von einem steigenden Pendleraufkommen profitieren. Die hohen Reisegeschwindigkeiten des SPNV und die eingeschränkte Parkraumverfügbarkeit für den Individualverkehr, vor allem in den großen Städten, stellen eine günstige Ausgangssituation dar, um große Teile dieses Mehrverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel lenken zu können. Ein sich änderndes Klimabewußtsein und steigende Ölpreise können sich zusätzlich positiv auf die ÖPNV-Nachfrage auswirken.

Im Jahr 2007 pendelten täglich 144.742 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnort in Schleswig-Holstein nach Hamburg (QUELLE: STATISTIKAMT NORD). Dies entspricht einem Anteil von fünf Prozent der schleswig-holsteinischen Bevölkerung. Von Hamburg nach Schleswig-Holstein pendelten im gleichen Jahr täglich 47.325 Personen.

Besonders groß sind die Pendlerbeziehungen zwischen den Hamburger Randkreisen Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Hamburg. Seit 1999 haben aber auch die Pendlerbeziehungen von Kiel zu den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde und von Lübeck nach Hamburg zugenommen. (ABB 20)

Wichtig für Pendler sind ein gutes, regelmäßiges Angebot, Pünktlichkeit und Aktualität von Informationen besonders im Störfall. Interessant sind darüber hinaus besondere Tarifangebote und, für längere Arbeitswege, Verkehrsmittel, in denen Arbeitsmöglichkeiten bestehen.

**Schüler:** Der demografische Wandel wird sich bereits in den kommenden Jahren spürbar mit einer abnehmenden Anzahl von Schülern bemerkbar machen. In den Prognosen wird bis zum Jahr 2025 ein Rückgang von ca. 23 Prozent erwartet.

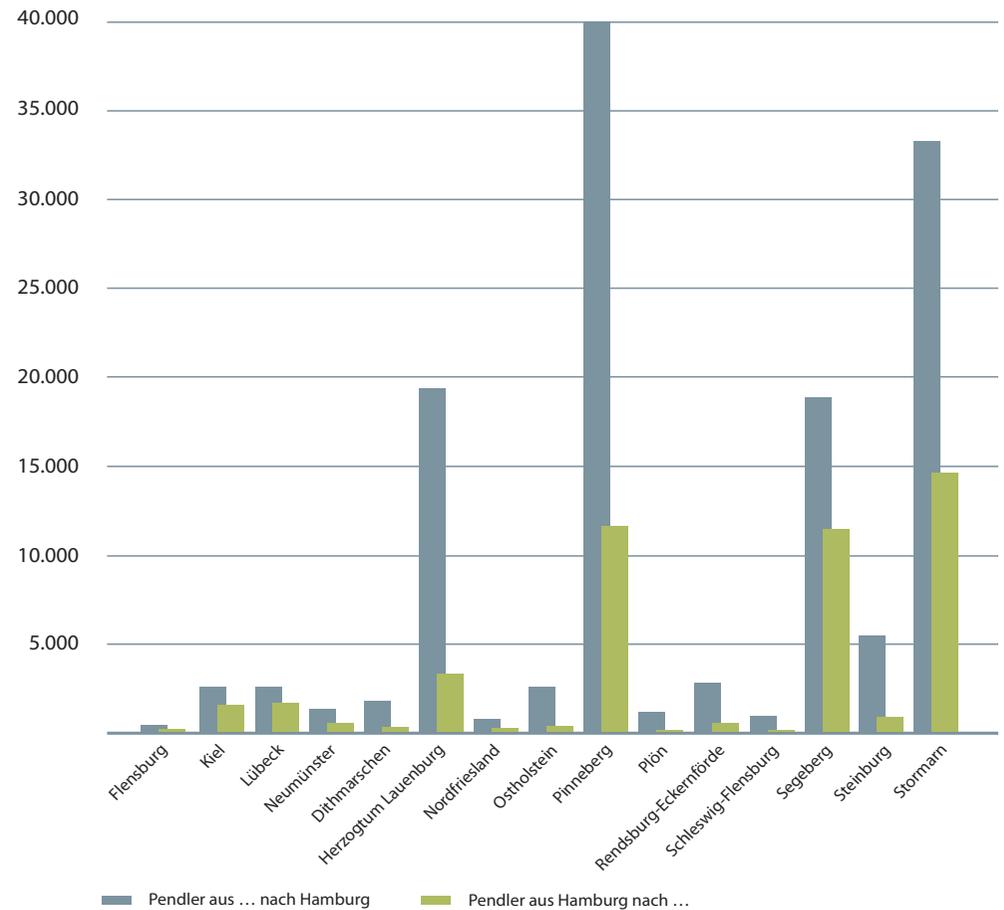
Auf mittel- bis langfristige Sicht betrifft dieser Rückgang alle Jahrgangsstufen gleichermaßen. In den Sekundarstufen I und II startet er jedoch mit einer Verzögerung von fünf bzw. zehn Jahren. Somit werden die für den Schülerverkehr wichtigen Schülersegmente bis zum Jahr 2012 zunächst noch relativ stabil (Rückgang ca. vier Prozent) bleiben. Die Anzahl der Schüler im Sekundarbereich, die noch unter 18 Jahre alt und damit noch weitestgehend an den Nahverkehr gebunden sind, wird bis Jahr 2012 allerdings schon um sechs Prozent zurückgehen.

Eine sinkende Schülerzahl wird Einfluss auf die Anzahl und die Lage der Schulstandorte haben. Auch die Änderungen im Schulsystem, z. B. Zusammenfassung von Schular- ten und freie Schulwahl, werden sich auf das Mobilitätsver- halten der Schüler auswirken. Anzunehmen ist, dass ein größerer Anteil aller Schüler längere Wege zur Schule zu- rücklegen muss. Der Fahrschüleranteil wird um ca. 25 Pro- zent steigen. Durch die längeren Reisewege wird sich die Verkehrsleistung insgesamt trotz sinkender Schülerzahlen erhöhen.

Um den neuen Anforderungen im Schülerverkehr gerecht werden zu können, ist eine enge Zusammenarbeit der Ver- kehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern, den Trägern der Schülerbeförderung und den Schulen notwendig. Bei Neustrukturierungen im Schülerverkehr sollten Bedie- nungshäufigkeit, Schulzeitenregelung und Anschlussge- staltung geprüft und optimiert werden.

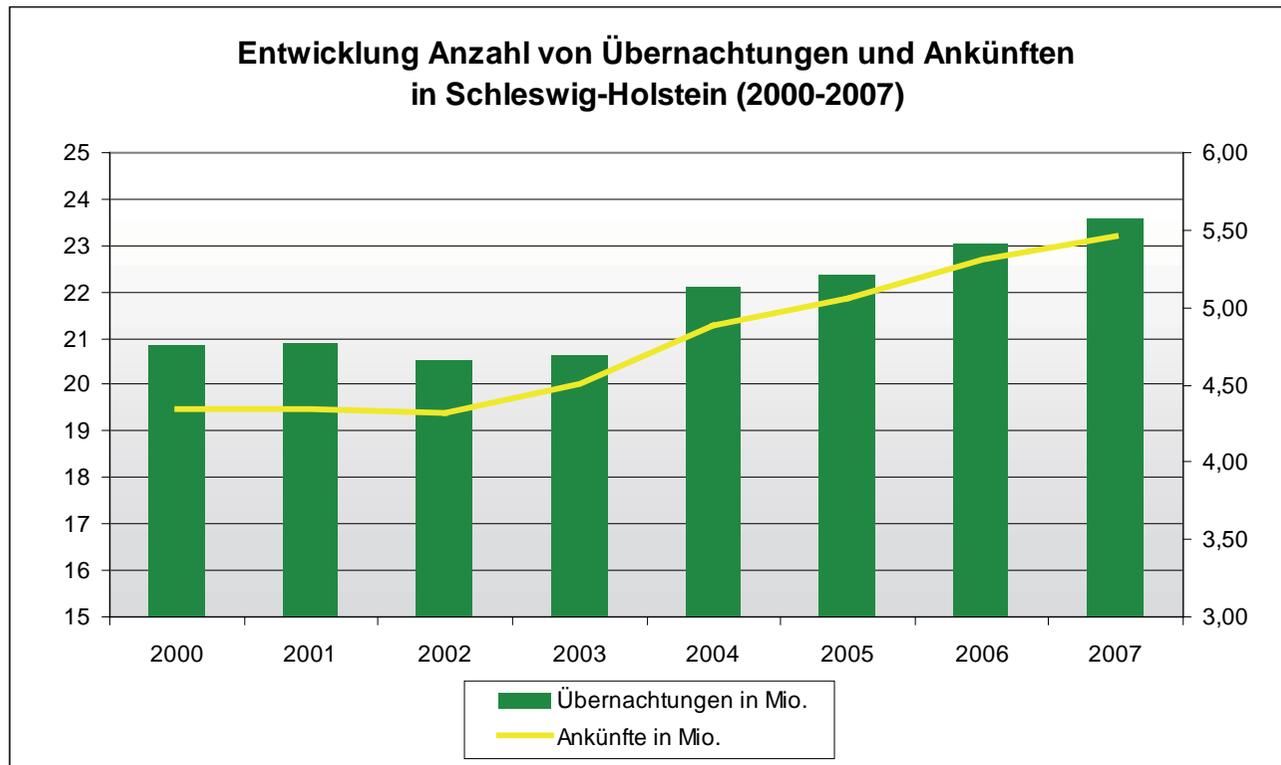
ABB 20

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler (Stichtag 30.06.2007)



QUELLE: STATISTIK-SERVICE NORDOST 2008

Übernachtungen und Ankünfte in Schleswig-Holstein 2000-2007



QUELLE: STATISTISCHES BUNDESAMT, ABGERUFEN FEBRUAR 2008

**Touristen:** Nach Angaben des statistischen Bundesamtes ist nicht nur die Zahl der Urlaubsaufenthalte in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren wieder angestiegen, sondern es hat sich gleichzeitig die Zahl der Übernachtungen am Urlaubsort um circa 13 Prozent (2000–2007) erhöht.

(ABB 21)

Die meisten Besucher Schleswig-Holsteins kamen aus Hamburg (19,9 %), Nordrhein-Westfalen (7,8 %) und Niedersachsen (6,9 %). Die Städte Lübeck, Kiel und Flensburg konnten 2006 erhöhte Übernachtungszahlen verbuchen. Auch für Tagesausflügler sind die Städte zunehmend attraktiv.

(QUELLE: TOURISMUSBAROMETER, SPARKASSEN- UND GIROVERBAND FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN, 2007).

Die Reiseanalyse zeigt, dass Inlandsreisen, die länger als fünf Tage dauern, zu 75 Prozent mit dem eigenen Pkw bzw. Wohnmobil, zu einem Prozent mit dem Flugzeug, zu 12,7 Prozent mit der Bahn und zu 10,2 Prozent mit dem Bus durchgeführt werden. (QUELLE: ERSTE ERGEBNISSE DER REISEANALYSE 2007, FUR) ·

84 Prozent der Urlauber reisen mit dem eigenen Pkw nach Schleswig-Holstein, nur 13 Prozent mit der Bahn und zwei Prozent mit dem Bus (QUELLE: NIT 1998).

Das Handlungskonzept für die Neuausrichtung des Tourismus in Schleswig-Holstein von 2006 schlägt vor, drei Zielgruppen durch touristische Aktivitäten direkt anzusprechen:

- Anspruchsvolle Genießer: hoher Anspruch an Qualität und Service,
- Familie mit kleinen Kindern: flexibler Service und altersgerechte Angebote für die Kinder,
- Best Ager: hoher Anspruch an Qualität und Service, ausgeprägtes Preis-Leistungsverhältnis.

Durch gezielte Verbesserungen, insbesondere im Bereich Infrastruktur, Kommunikation, Service und Qualität, sollen Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe ihre Angebote auf die Belange der Zielgruppen ausrichten.

Die Befragung der schleswig-holsteinischen Bevölkerung aus dem Jahr 2007 (QUELLE: MARKSTUDIE, OMNIPHON) zeigt, dass der SPNV in der Freizeit eine wichtige Rolle spielt. Auch Personen, die nicht regelmäßig Bahn fahren, nutzen das SPNV-Angebot dann für Freizeitfahrten. Damit ist neben dem touristischen Verkehr der Tagesausflugsverkehr, z. B. von Hamburg Richtung Nordsee- und Ostseebäder, von großer Bedeutung.

Grundsätzlich ist von einer weiteren Zunahme von Kurzreisen auszugehen, insbesondere von Städtetouren und Tagesausflügen. Bei beiden Marktsegmenten ist die Wahrscheinlichkeit der Nahverkehrsnutzung am Zielort oder bei der Anreise höher als bei Strand- und Badeurlaube. Daher ist mit einem erhöhten Nahverkehrspotenzial bei diesen Nutzergruppen zu rechnen.

**Menschen mit Behinderung:** Bundesweit lebt jeder zehnte Mensch mit einer schweren Behinderung. Im Jahr 2003 verfügten in Schleswig-Holstein 225.794 Menschen über einen gültigen Schwerbehindertenausweis (QUELLE: STATISTISCHES BUNDESAMT).

Als schwerbehindert gelten Personen, denen die Versorgungsämter einen Grad der Behinderung von 50 oder mehr auf einer Skala von 20 bis 100 zuerkannt haben. Darüber hinaus leben viele Menschen mit einer leichten Behinderung.

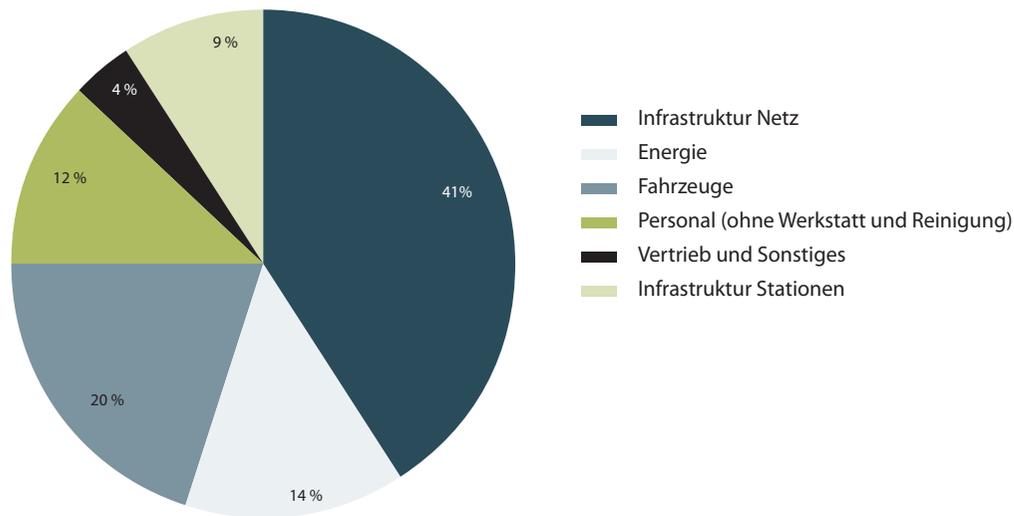
Durch die steigende Lebenserwartung wird der Anteil von Menschen, die an altersbedingten Behinderungen leiden (z. B. eingeschränktes Seh-, Hör- und Gehvermögen), weiter zunehmen.

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen von 2002 fordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind.

Maßnahmen, die zur barrierefreien Nutzung des Nahverkehrs beitragen, dienen allen Menschen. Deutlich wird dies insbesondere dann, wenn die Mobilität durch temporäre körperliche Behinderungen, Gepäcktransport, Kinderwagen- und Fahrradmitnahme eingeschränkt ist. Das Land realisiert daher schrittweise die barrierefreie Gestaltung des Nahverkehrs durch die Modernisierung der Bahnhöfe und den Einsatz moderner Fahrzeuge. Wichtig ist eine barrierefreie Wegekette vom Start zum Ziel.

ABB 22

### Kostenanteile im SPNV



QUELLE: BAG-SPNV 2008, DARSTELLUNG LVS

### 3-3

#### Effizienter Nahverkehr

Durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes sind die finanziellen Möglichkeiten des Landes eingeschränkt. Daher müssen Bahn- und Busverkehr so effizient wie möglich genutzt und gestaltet werden.

Im SPNV stellt die Infrastruktur mit etwa 50 Prozent der Gesamtkosten den größten Teil der Kosten dar (QUELLE: BAG-SPNV 2008). Der Anteil der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt beeinflussbaren und leistungsabhängigen Produktionskosten für Personal und Energie beträgt nur etwa 25 Prozent. (ABB 22)

Wegen dieser hohen Fixkosten ist es sinnvoll, die vorhandene Infrastruktur so gut wie möglich auszulasten. Einsparungen einzelner SPNV-Leistungen, z. B. durch Streichung abends oder an Wochenenden, haben kaum Kosten senkende Effekte. Größere Einsparungen können nur durch das Stilllegen gesamter Linien erzielt werden.

Um eine Kosteneinsparung von 20 Prozent im SPNV zu erzielen, ist eine Verringerung des Angebotes in gleicher Größenordnung nicht ausreichend. Eine Verringerung der Betriebsleistungen um 20 Prozent würde bei unverändertem Netzzustand sogar zu einer Erhöhung der Bestellerentgelte führen, da sich die Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur je Zugfahrt erhöhen. Weiterhin wirken sich Fahrgastrückgänge und die damit verbundenen Veränderungen bei den Erlösen auf das Netz aus.

Überschlägig wird angenommen, dass Einsparungen der Betriebsleistung im SPNV um 50 Prozent höher anzusetzen sind, um gleiche Kosteneinsparungen zu erreichen. Das heißt, um eine Kosteneinsparung von 20 Prozent zu erzielen, muss das Angebot um 30 Prozent der Zugkilometer reduziert werden.

Zusätzlich zu den betriebswirtschaftlichen Auswirkungen sind volkswirtschaftliche Veränderungen zu bewerten. Das Stilllegen von Linien schwächt auch die Nachfrage auf anderen Bus- und Bahnlinien und damit das Gesamtsystem Nahverkehr in der betroffenen Region. (TAB 03)

TAB 03

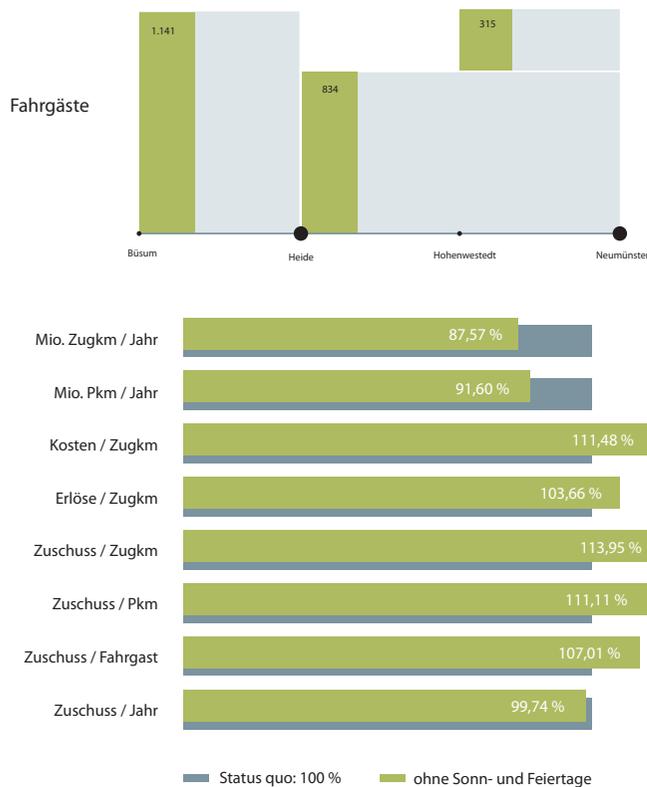
### Faktoren für die Gesamtbewertung von Angebotsänderungen im Nahverkehr

Volkswirtschaftliche Betrachtung	Betriebswirtschaftliche Betrachtung
Verkehrliche und städtebauliche Entlastungs- und Verlagerungseffekte	Fahrzeiten
Erreichbarkeit, Reisezeit	Betriebskosten (Energie- und Personalkosten)
Entwicklung des Modal-Split	Infrastrukturkosten
Verkehrssicherheit	Fahrgeldeinnahmen
Klimaschutz	Investitionskosten
Verkehrs-, struktur- und standortpolitische Einflüsse	Zuschussbedarf
Gesamtbewertung	

QUELLE: LVS

ABB 23

Veränderung des Zuschussbedarfs, Beispielrechnung Neumünster – Heide – Büsum



Der Ersatz schwach ausgelasteter SPNV-Leistungen durch Busverkehre führt nicht zwangsläufig zu großen Einsparungen. Dies zeigt die Analyse der LVS in Abstimmung mit den Verbänden der Verkehrsunternehmen beispielhaft für die Linie Neumünster – Heide – Büsum. Ein Verzicht auf das SPNV-Angebot zum Beispiel an Sonn- und Feiertagen (12 Prozent des Gesamtangebotes) würde zu einer Einsparung von unter einem Prozent führen. Hinzu kommen die Kosten für den Busverkehr als Ersatz der wegfallenden SPNV-Leistungen. Die Qualität des Nahverkehrsangebotes durch die Verlängerung von Fahrzeiten und durch Anschlussverluste würde insgesamt sinken. Dies hätte einen Fahrgastverlust von 7 Prozent und entsprechende Erlösminderungen zur Folge. Die Strecke Neumünster – Heide – Büsum ist insbesondere für Touristen und Tagesausflügler wichtig. Für die Region würde der Wegfall dieses Angebotes den Anstieg der Pkw-Belastung auf den Straßen und Einbußen für die Tourismusbranche bedeuten. (ABB 23)

Das Beispiel zeigt, dass pauschale Aussagen für die Entscheidung Bus oder Bahn nicht ausreichen, jede Linie ist einzeln zu bewerten. Die LVS bewertet daher regelmäßig, wie sich die Wirtschaftlichkeit der SPNV-Linien in Schleswig-Holstein durch Angebotsanpassungen verändert. Ergebnis ist, dass die genannten Effekte für alle Linien gelten: Durch Streichung von Teilleistungen sinken zwar die Gesamtkosten, die Kosten je Zugkilometer steigen jedoch. Die Wirtschaftlichkeit des Angebotes nimmt ab.

Abbildung 24 stellt den voraussichtlichen Zuschussbedarf (Infrastruktur und Betrieb) aller SPNV-Linien im Jahr 2010 dar. Dieser variiert aufgrund unterschiedlicher Anforderungen und Rahmenbedingungen. Im Durchschnitt beträgt der Zuschuss 7,06 Euro je Zugkilometer, davon etwa 4,70 Euro je Zugkilometer für die Nutzung von Trassen und Stationen. Durch erfolgreichen Wettbewerb und effiziente Angebotsgestaltung konnte der durchschnittliche Zuschussbedarf in den vergangenen Jahren um ca. 2,00 Euro je Zugkilometer gesenkt werden. Es ist zu erwarten, dass der durchschnittliche Zuschussbedarf nach der Ausschreibung aller SPNV-Leistungen im Land weiter sinkt. (ABB 24)

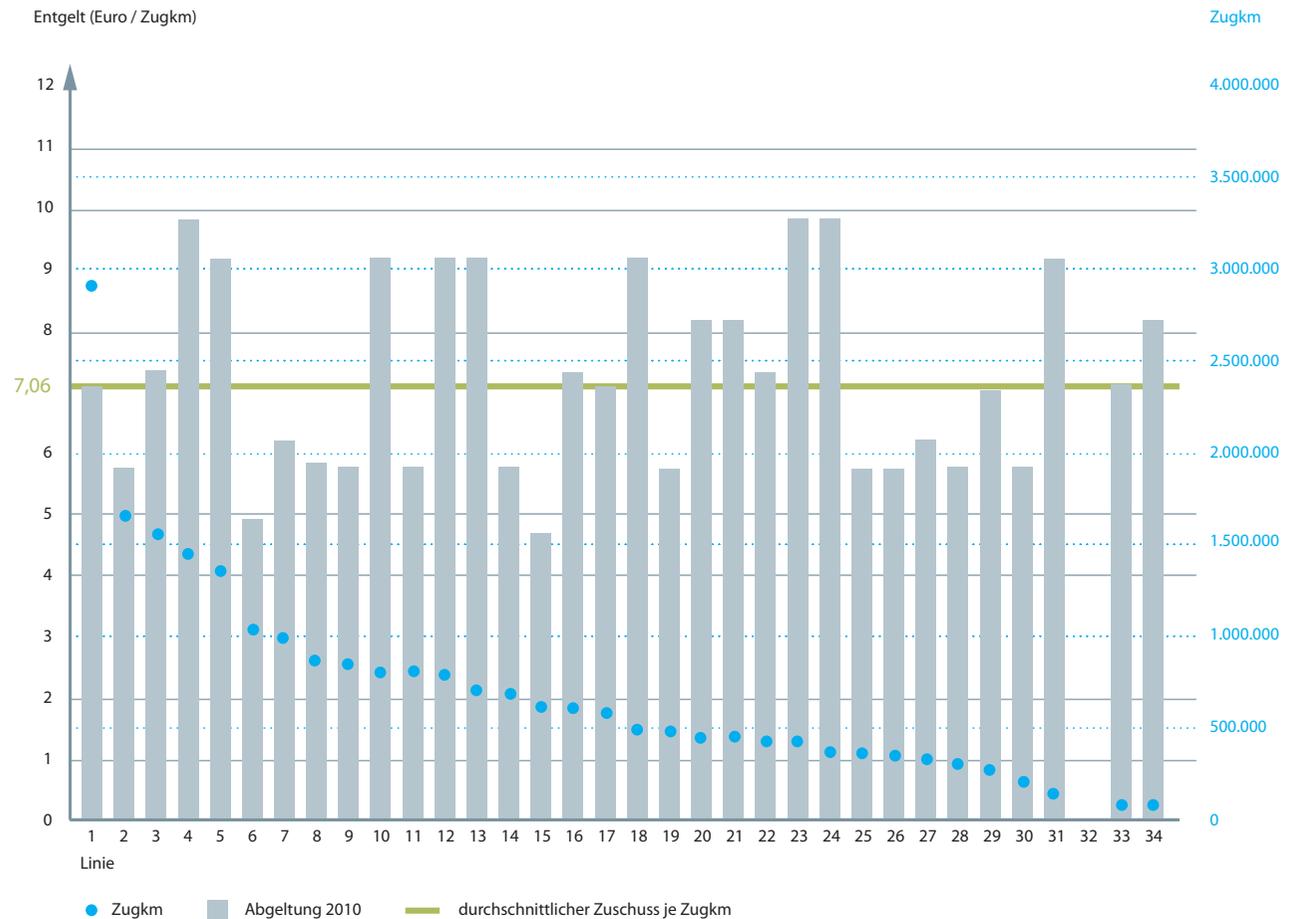
QUELLE: LVS

ABB 24

Zuschuss zum SPNV in Schleswig-Holstein 2010

Das sich ändernde Mobilitätsverhalten, insbesondere der Berufs- und Ausbildungspendler, wird besonders in der Hauptverkehrszeit zu einer noch besseren Auslastung des vorhandenen Nahverkehrsangebotes führen. In der Nebenverkehrszeit und auf einigen Relationen wird die Nachfrage deutlich geringer ausfallen. Auf diesen Effekt stellen sich Bahn- und Busunternehmen und Aufgabenträger ein. Zusätzliche Fahrzeuge, ein verdichtetes Fahrtenangebot und eine ausreichende Infrastruktur sind bereit zu stellen. Dies kann sich auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV auswirken. Um die Effizienz beizubehalten oder weiter zu steigern, sollten die vorhandenen Fahrzeuge auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten optimal ausgelastet und die Nachfrage z. B. durch entsprechende Angebote in diesen Zeiten gesteigert werden.

Als Ergebnis der differenzierten Bewertung sieht der LNVP 2008–2012 keine Stilllegung von Bahnlinien vor.



QUELLE: LVS 2008

Motiv aus der „Bali-Kampagne 2007“

Kiel Hbf



## 04 Landesweite Maßnahmen

# Stationsprogramm Schleswig-Holstein 2008-2012



## 4

## Landesweite Maßnahmen

Unabhängig davon, welche Angebotsmaßnahmen (Szenario Fortschreibung oder Perspektive) umgesetzt werden, werden landesweite Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV weitergeführt.

## 4.1

## Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Die Bahnhöfe in Schleswig-Holstein werden im Rahmen des **Stationsprogramms** weiter modernisiert. Mit der DB Station&Service AG bestehen hierzu eine Rahmenvereinbarung und eine Planungsvereinbarung. Durch die Vorfinanzierung von Planungskosten wird der Projektablauf beschleunigt und eine verstärkte Akquisition von Bundesmitteln ermöglicht. Schwerpunkte der Maßnahmen der kommenden Jahre sind die noch nicht modernisierten mittelgroßen Knotenbahnhöfe (Büchen, Elmshorn, Heide, Itzehoe, Niebüll, Flensburg, Rendsburg) und die Herstellung der Barrierefreiheit insbesondere in Abstimmung mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen.

## ABB 25

## Stationsprogramm Schleswig-Holstein 2008 - 2012

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

QUELLE: LVS

Die Stationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen AKN und NEG wurden in den vergangenen Jahren bereits umfassend modernisiert. Hier sind keine größeren Baumaßnahmen mehr zu erwarten.

Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes wird unter Berücksichtigung des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG) erfolgen. Schwerpunkte der nächsten Jahre sind folgende Maßnahmen:

- Weitere Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern, mit dem Ziel der Barrierefreiheit.
- Einsatz weiterer barrierefreier Fahrzeuge durch entsprechende Anforderungen an die Verkehrsunternehmen in Vergabeverfahren.
- Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere im Störfall bzw. bei der Notwendigkeit von Schienenersatzverkehr.
- Weiterentwicklung von Informationsmaterial zum barrierefreien Angebot für Reisende mit Einschränkungen.

Die enge Zusammenarbeit mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung wird fortgesetzt und der „Runde Tisch mobilitätsbehinderte Reisende“ wird weiterhin wichtige Impulse liefern und Lösungen erarbeiten. (ABB 25)

Zahlreiche Kommunen bereiten Projekte für die Entwicklung ihrer Bahnhofsumfelder vor. Bei den Großprojekten Büchen, Elmshorn und Heide ist eine intensive Abstim-

mung zwischen Land, Kommunen und DB AG erforderlich. Kommunen, die das Serviceangebot an ihren Bahnhöfen verbessern wollen und z. B. das alte Bahnhofsgebäude übernehmen bzw. ein neues Gebäude errichten wollen, werden planerisch von der LVS unterstützt. Auch die Schaffung neuer Verknüpfungsanlagen zum Bus-, Fahrrad- oder Pkw-Verkehr bzw. deren Erweiterung wird von vielen Kommunen vorangetrieben und vom Land unterstützt.

Zusätzlich zu den in den Szenarien (siehe Kapitel 5.1 Angebotsmaßnahmen) beschriebenen neuen Stationen werden weitere Bahnhofseröffnungen an folgenden Standorten gewünscht: Aukrug Ost, Alt Duvenstedt, Bad Segeberg Nord, Hattstedt, Kleinkummerfeld, Lübeck-Dänischburg, Ohrstedt, Wedel Ost, Lindaunis, Lübeck-Moisling, Mohrkirch, Kronshagen und Neuwittenbek. Eine Realisierung dieser Bahnhöfe ist vorerst nicht möglich, da zusätzliche Haltezeiten der Züge nicht in den Fahrplan integriert werden können.

In Zukunft wird die Sicherung von Serviceangeboten in den Bahnhöfen (z. B. personenbedienter Fahrkartenverkauf, Bahnsteigpersonal) eine noch größere Bedeutung erhalten. Ziel ist, an mittleren und größeren Bahnhöfen oder in deren näheren Umfeldern Verkaufsstellen mit kundenorientierten Öffnungszeiten vorzuhalten. Diese sollen das gesamte Fahrkartensortiment verkaufen können.

Der Schleswig-Holstein-Tarif wird in absehbarer Zeit für alle Fahrten im Nahverkehr in Schleswig-Holstein außerhalb des HVV und zu den Nordseeinseln gelten. Durch die Einführung weiterer Preisstufen kann die finanzielle Belastung für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemindert werden. Ausnahmeregelungen sollen soweit möglich abgeschafft werden. Folgende Anpassungen im Fahrkartensortiment sind geplant:

Die **9-Uhr-Monatskarte** und das **9-Uhr-Abo** sollen künftige, attraktive Angebote für Kunden sein, die außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit reisen wollen. Gegenüber allgemeinen Monatskarten sollen diese Angebote vergünstigt werden.

Mittelfristig wird ein **Jobticket** für größere Firmen angeboten werden. Auch kleinere Unternehmen können für ihre Mitarbeiter das Jobticket erwerben, wenn sie mit anderen Unternehmen kooperieren. Die Pendler kommen bequem und umweltfreundlich an den Arbeitsplatz und sparen Kosten und Zeit bei der Parkplatzsuche. Durch eine Arbeitgeberbeteiligung wird die Wirtschaft in die Finanzierung des Nahverkehrs einbezogen.

**Kleingruppenkarte** und Schleswig-Holstein-Ticket sollen zu einem Angebot verschmolzen werden, wobei das Schleswig-Holstein-Ticket dann die Kleingruppenkarte mit Netzfunktion darstellen soll.

Seit dem Jahr 2002 gilt der **HVV-Tarif** auch für 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. So gibt es eine einheitliche Kinderaltersgrenze und einheitliche Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten.

In den Fernverkehrszügen sowie bei Fahrten über Schleswig-Holstein und Hamburg hinaus gilt derzeit der Tarif der Deutschen Bahn AG. Über Verkehrsverträge sind die SPNV-Unternehmen in Schleswig-Holstein verpflichtet, Fahrkarten des Fernverkehrs anzuerkennen. Die Deutsche Bahn AG erkennt dagegen in Fernverkehrszügen keine Nahverkehrsfahrscheine an. In den nächsten Jahren ist eine unternehmensneutrale und bundesweite Lösung anzustreben, damit im Fernverkehr auch Nahverkehrsfahrkarten mit Zuschlägen gelten.

Das **Elektronische Fahrgeldmanagement (EFM)** hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Nicht zuletzt durch die Kernapplikation des VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Modellprojekte in Deutschland steigt das Interesse an einer Umsetzung in Schleswig-Holstein.

Das EFM umfasst drei Stufen:

1. Bargeldloses Bezahlen: Heute bereits im SPNV per EC-Karte, im Busverkehr teilweise mit Geldkarte und im Fernverkehr mit EC- und Kreditkarte möglich.
2. Elektronisches Ticket: Die Fahrkarte wird auf einem elektronischen Medium hinterlegt. Das kann für Zeitkarten, aber auch für Fahrkarten des Bartarifs geschehen.
3. Automatisierte Fahrpreisfindung: Der Fahrgast führt ein elektronisches Medium mit sich, das durch An- und Abmelden (check in/check out) oder eine Raumerfassung (be-in/be-out) die Fahrtroute und daraus den Fahrpreis ermittelt.

Für die Verkehrsunternehmen kann die Einführung eines EFM zur Senkung der Vertriebskosten führen. Des Weiteren kann mit dem Elektronischen Fahrgeldmanagement eine verbesserte Kundenbindung und Neukundengewinnung stattfinden und die Fälschungssicherheit, insbesondere im Zeitkartenbereich, erhöht werden.

In Schleswig-Holstein gibt es bereits Projekte des elektronischen Ticketings. Die Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg verfügen seit Jahren mit der Greenkart über ein elektronisches Ticket. Auch die Sylter Verkehrsgesellschaft wendet bereits EFM an.

Gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen des Landes und in Zusammenarbeit mit dem HVV und den dänischen Busunternehmen soll für Schleswig-Holstein ein einheitliches EFM-Konzept erarbeitet und umgesetzt werden. Ziel ist es dabei, einen gleichen Standard für den HVV-Tarif und den Schleswig-Holstein-Tarif festzulegen, so dass die Systeme kompatibel sind.

Seit einigen Jahren gibt es in vielen Verkehrsverbänden **Handytickets**. Der VDV hat 2007 ein Handyticket-Pilotprojekt mit 13 Verkehrsverbänden bzw. Städten in Deutschland gestartet. Neben dem HVV nimmt auch der Stadtverkehr in Lübeck hieran teil.

In Schleswig-Holstein wird ein javabasiertes Handyticket als Pilotprojekt auf der Linie Westerland – Hamburg für eine mögliche landesweite Nutzung getestet. Fahrgäste melden sich im Internet an und laden eine Applikation auf ihr Handy, mit welcher sie dann zunächst ihre Verbindung auswählen. Über GPRS kaufen sie dann eine Fahrkarte.

Auf der Strecke Kiel – Lübeck soll die NFC Handytechnologie (Near Field Communication) im Rahmen des DB-Projektes „Touch&Travel“ getestet werden. Die Fahrgäste melden sich beim Einstieg mit dem Handy, das einen NFC-Chip enthält, über ein Sendegerät an. Nachdem die Fahrt beendet ist, melden sich die Fahrgäste ebenso wieder ab.

Die Vielfalt der Automatentypen und die damit verbundenen unterschiedlichen Schritte zum Erwerb einer Fahrkarte verunsichern viele Menschen. Regelmäßige Schulungen sollen die Zugangshemmnisse vieler Fahrgäste, insbesondere Selten-Nutzer, Neukunden und älterer Menschen gegenüber den Automaten senken. Daneben ist an allen größeren Bahnhöfen ein personenbedienter Fahrkartenverkauf zu gewährleisten (vgl. Kapitel 4.1).

Mittelfristig streben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eine gemeinsame Lösung zum Online-Vertrieb von Fahrscheinen an.

Mit Ihrer SH-Card können Sie was erleben!

Jetzt ausgewählte Erlebnis-Angebote sichern - kostenlos und exklusiv für SH-Card-Besitzer.






Flyer SH-Card

**Sommer**  
DER SOMMER IN SCHLESWIG-HOLSTEIN MIT DEM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR



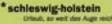




**Urlaub ohne Auto**  
8 brandneue Sommertouren mit Bus und Bahn

**Sommerklassiker**  
Die besten Touren aus 5 Jahren Sommermagazin

**Große Ferien für kleine Leute**  
Urlaubstipps für Familien mit Kindern




www.nab-sh.de

**los!** Das Magazin für Mobilität

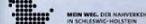
Oktober 2008

**Bahn oder Bus?**  
So klappt's mit dem Nahverkehr

**Jung oder alt?**  
Unterwegs mit dem Age Explorer\*

**Tasse oder Kännchen?**  
Zwei Cafe-Highlights im Portrait






Magazine „Sömmer“ und „los“

**Das Gelbe von zwei**



Mit diesen beiden entdecken Sie die schönsten Seiten des Nahverkehrs:

13 Mini-Urlaube ohne Auto im Sommermagazin. Und immer die neuesten Aktionen und Angebote im neuen los!

Jetzt **kostenlos** bei Ihren schleswig-holsteinischen Nahverkehrsunternehmen, Touristinfos oder unter [www.nab-sh.de](http://www.nab-sh.de).






Anzeigen

**Kieler Woche**



**Mit Bus und Bahn zur Kieler Woche**

Fahrplan und Preise finden Sie unter [www.nab-sh.de](http://www.nab-sh.de) und bei der SH-Tarif Hotline unter 01805-71 0707\*

\* 14 Euro/Minuten vom Festnetz der Telekom






## 4.3

## Kommunikation

Ausgangspunkt aller Kommunikationsmaßnahmen ist das Kundenbedürfnis: Die Forderung der Nahverkehrskunden nach einem einfachen und transparenten Nahverkehrssystem. Sie benötigen klare, verständliche, eindeutige, widerspruchsfreie, verlässliche und umfassende Informationen, um das Nahverkehrssystem nutzen zu können. Die Kunden des Nahverkehrs wünschen einen kompetenten Ansprechpartner für ihre Belange. Bei der Nutzung von Bus und Bahn entscheiden sich die Kunden für das Nahverkehrssystem und nicht für ein einzelnes Verkehrsunternehmen, denn in der Regel können sie bei ihren Wegen nicht zwischen verschiedenen Anbietern wählen. Die Kommunikation einzelner Unternehmensnamen dient vor allem Unternehmensinteressen. Die Verkehrsunternehmen betreiben darüber hinaus eigene, individuelle Angebote des Kundendialogs.

Aus Kundensicht ist folglich eine Marke für das Nahverkehrssystem insgesamt zu kommunizieren, so wie es in vielen Verkehrsverbänden längst üblich ist und im schleswig-holsteinischen Nahverkehr auch begonnen wurde. Konkret bedeutet das, dass alle unternehmensübergreifenden oder systemweiten Angebotselemente, wie zum Beispiel der Tarif, die Fahrplanauskunft oder zentrale Informationssysteme, wie bisher allein mit der Marke des Nahverkehrs „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“ kommuniziert werden.

Angebote einzelner Verkehrsunternehmen müssen als Angebote im Gesamtsystem erkennbar sein. Folglich sind alle Fahrplan- und sonstigen Veröffentlichungen der Unternehmen ebenfalls mit der Marke des Nahverkehrs zu kennzeichnen. Die Verkehrsunternehmen beteiligen sich an der Systemwerbung und an der Bereitstellung der Basisinformationen in elektronischen oder telefonischen Auskunftssystemen. Die von den Unternehmen herausgegebenen Informationen sind wichtige und sinnvolle Ergänzungen landesweiter oder Verkehrsunternehmen übergreifender Kommunikationsmaßnahmen.

Werbemittel und Informationsmedien des Hamburger Verkehrsverbundes tragen innerhalb des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs neben dem HVV-Logo auch die Marke des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“. An den Bahnhöfen innerhalb des HVV-Gebietes erhalten Fahrgäste auch die erforderlichen Informationen über den schleswig-holsteinischen Nahverkehr, den Schleswig-Holstein-Tarif und den HVV-Tarif.

Werbemittel und Informationsmedien werden zielgruppengerecht eingesetzt. Besondere Zielgruppen sind dabei Touristen und Tagesausflügler sowie ältere Menschen.

Wichtige Projekte:

Die weitere Kommunikation des **Schleswig-Holstein-Tarifs** durch die LVS konzentriert sich neben der Vermarktung der wesentlichen Systemelemente und der Basisinformation auf die Darstellung spezieller Tarifangebote für einzelne Zielgruppen. Vermarktet werden außerdem neue Angebote wie Handyticket, Monatskarten etc.

Die **Veröffentlichung der Fahrpläne** für einzelne Linien ist grundsätzlich Aufgabe der jeweiligen Verkehrsunternehmen. Gleiches gilt für Fahrpläne in (Teil-)Regionen. Für die Fahrpläne ist ein einheitliches Layout zu verwenden, neben der Marke des Nahverkehrs können zusätzlich auch Unternehmensmarken als Absender verwendet werden.

Das **Image** des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs wird durch die LVS in Zusammenarbeit mit den regionalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen weiter verbessert.



**Einfach günstiger!**

**Die neue SH-Card: 25% Rabatt auf Einzelkarten im neuen SH-Tarif für Bus und Bahn. Ab 1. April.**

**Einfach einfacher!**



HOTLINE: 018 05 / 71 07 07 (12 CT/MIN). WWW.NAH-SH.DE

MEIN WEG, DER NAHVERKEHR IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

**Einfacher umsteigen!**

Eine Fahrkarte, ein Preis, ein System.  
Der neue SH-Tarif für Bus **und** Bahn. Ab 1. April.

**Einfach einfacher!**

Tarifkampagne 2006



HOTLINE: 018 05 / 71 07 07 (12 CT/MIN). WWW.NAH-SH.DE

MEIN WEG, DER NAHVERKEHR IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

**Einfacher umsteigen!**

Eine Fahrkarte, ein Preis, ein System.  
Der neue SH-Tarif für Bus **und** Bahn. Ab 1. April.

**Einfach einfacher!**

**Informationen zu einzelnen Angeboten** des Gesamtsystems (z. B. „Mobilität für alle“) stellt die LVS zur Verfügung. Besondere Angebote der Unternehmen vermarkten diese selbstständig unter Verwendung der Marke des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs. Kommunikationsmaßnahmen ohne Verwendung der Marke des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs sind nur zulässig, wenn es sich dabei um reine Unternehmenswerbung handelt.

Der zentrale **Kundendialog** ist bei der LVS angesiedelt. Eingehende Kundenanregungen, -fragen und -beschwerden archiviert der LVS-Kundendialog und stellt die gewonnenen Informationen für die Verkehrsplanung und das Qualitätsmanagement zur Verfügung. Der Kundendialog dient hierbei auch als Instrument der Marktforschung.

Ein weiteres Element des Kundendialogs ist das Fahrgastforum auf [www.nah-sh.de](http://www.nah-sh.de).

Die direkte und persönliche Ansprache der potenziellen und tatsächlichen Kunden gewinnt künftig an Bedeutung. Mit einer neuen **SH-Tarif-Schulberatung** sollen Schülerinnen und Schüler im Rahmen des Unterrichts über den Nahverkehr informiert und für diesen gewonnen werden. Geeignete Lehrmaterialien erarbeitet die LVS in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Einrichtungen der Bildungsbehörden und -träger.

**Touristen** informieren sich bei ihren Gastgebern über regionale Angebote. Dementsprechend müssen bei Beherbergungsbetrieben online und offline Informationen über den Nahverkehr bereit stehen. Um die Tourismusbranche zu motivieren, entsprechende Informationen für ihre Gäste anzubieten, will die LVS einen Mobilitätsberater einsetzen, der den direkten Kontakt mit Tourismusorganisationen, Hotels, Pensionen und sonstigen Anbietern vor Ort herstellt und pflegt.

Touristen müssen darüber hinaus bereits vor Reisebeginn über den Nahverkehr informiert werden. Neben Online-Informationen sind auch Hinweise in allen Printmedien nötig. Notwendig ist hier eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Trägern des Nahverkehrs und denen des Tourismus. Der Nahverkehr ist als Thema in die Konzepte der Tourismusbranche einzubinden.

**Streckenbeiräte** tragen dazu bei, die Kommunikation zwischen den Akteuren des Nahverkehrs und den Nutzern in der Region zu verbessern. Bisher gibt es sechs Streckenbeiräte für folgende Strecken bzw. Streckenabschnitte:

- Husum – Bad St. Peter-Ording
- Hamburg – Lübeck
- Kiel – Husum / Neumünster – Flensburg
- Kiel – Flensburg
- Husum – Westerland
- Elmshorn – Heide

Das Konzept der Streckenbeiräte wird auf alle Strecken und insgesamt 15 Beiräte ausgeweitet. Im Hinblick auf den damit verbundenen Aufwand ist gleichzeitig eine Änderung des bisherigen Konzeptes vorgesehen. Grundsätzlich finden künftig keine regelmäßigen Beiratssitzungen statt. Um dennoch regelmäßig über Änderungen und Entwicklungen an den Strecken zu informieren, hat die LVS im Internet Weblogs für jeden Beirat eingerichtet.

Der landesweite **Fahrgastbeirat** vertritt seit 2001 unternehmensunabhängig die Interessen der Fahrgäste. Er besteht je zur Hälfte aus Vertretern unterschiedlicher Verbände (VCD, BUND, Pro Bahn, ADFC, Selbsthilfe Körperbehinderter, Blinden- und Sehbehindertenverband) und aus nicht organisierten Fahrgästen. Die LVS und die Verkehrsunternehmen sind als ständige Gäste vertreten. Der Fahrgastbeirat ist wichtiges Bindeglied zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.

Qualitätskriterien und Messmethoden im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems

Messmethoden Qualitätskriterien	Direkte Leistungsmessung, Bericht	Qualitätstest	Kundenbefragung	Kundengarantie
Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlüsse)	●			●
Ersatzbeförderung	●		●	●
Platzangebot	●	●		
Personal	●	●	●	
Information, Kundenbetreuung	●	●	●	
Sauberkeit		●	●	
Schadensfreiheit		●	●	
Qualität Stationen		●		

QUELLE: LVS

4.4

Qualität und Fahrgastrechte

**Qualitätssteuerung** im öffentlichen Nahverkehr hat zum Ziel, den Erwartungen der Fahrgäste wie der potenziellen Kunden in vollem Umfang gerecht zu werden. Eine hohe Dienstleistungsqualität schafft zufriedeneren Fahrgäste und trägt somit maßgeblich zur Einnahmensicherung bei. Mit überzeugenden Qualitätsergebnissen rechtfertigt der öffentliche Nahverkehr gleichzeitig die ihm zufließenden Finanzmittel gegenüber einer breiten Öffentlichkeit.

Ein Großteil der Maßnahmen zur Qualitätssicherung wird von den Verkehrsunternehmen unmittelbar ergriffen, wenn eigene Beobachtungen oder Beschwerden von Kunden bzw. Aufgabenträgern auf Qualitätsmängel hinweisen. Verkehrsunternehmen und LVS betreiben ein vernetztes Beschwerdemanagement und bieten den Kunden des Nahverkehrs verschiedene Kommunikationswege zur Übermittlung ihrer Anliegen.

Das Ziel einer hohen Leistungsqualität ist auch Bestandteil der Verkehrsverträge zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen. Mit der Fortentwicklung des Vertragswesens im SPNV hat in den vergangenen Jahren auch der Bereich der Qualitätssteuerung an Profil gewonnen. Es ist sinnvoll, dass im Busverkehr schrittweise ein ähnlicher Gestaltungsprozess in Gang kommt.

Land und LVS haben zusammen mit den EVU sowie Vertretern der Fahrgastverbände und des HVV ein einheitliches **Qualitätsmanagementsystem (QMS)** entwickelt und Anfang 2005 mit Wirkung ab 2004 verbindlich eingeführt. Das QMS beinhaltet die Erfassung der Ist-Qualität, regelt die damit verbundenen Bonus- bzw. Maluszahlungen zwischen dem Land und den EVU und schafft dadurch Anreize für qualitätsbewusstes Handeln bei der Planung und Erstellung der Verkehrsdienstleistung.

Für die Messung der Qualitätsergebnisse kommen je nach Gegenstand der Untersuchung verschiedene Methoden zum Einsatz: Direkte Leistungsmessungen werden vom Verkehrsunternehmen bzw. vom Netzbetreiber vorgenommen und durch den Aufgabenträger stichprobenhaft überprüft. Kundenzufriedenheitsmessungen und Qualitätstests liegen in der Verantwortung eines unabhängigen Gutachters, der die Ist-Qualität je Teilnetz in jährlich vier Erhebungswellen ermittelt. (ABB 26)

Das Verkehrsunternehmen erhält gegebenenfalls Bonuszahlungen, sofern die vereinbarten Zielwerte übertroffen wurden. Ein Malus wird einbehalten, wenn die Ziele nicht erreicht worden sind. Üblicherweise sind bis zu 5 Prozent des Zuschusses Gegenstand der Bonus-Malus-Regelungen.

Die stationsbezogenen Qualitätskriterien nehmen im Rahmen des QMS eine Sonderrolle ein, da das Land nur mittelbar auf die Stationsbetreiber einwirken kann. In ihren Verkehrsverträgen verpflichten sich die beauftragten Verkehrsunternehmen jedoch, vom jeweiligen Stationsbetreiber die Einhaltung der definierten Qualitätsstandards einzufordern. Die LVS prüft mehrfach im Jahr alle Stationen im Land auf deren Ausstattung und Erscheinungsbild. Ziel von Land und LVS ist es, auch im Stationsbereich eine durchgängige Qualitätssteuerung einzurichten, die Anreize zur Sicherung und Verbesserung des Qualitätsniveaus setzt.

Neben den klassischen Methoden der Erfassung und Bewertung der erbrachten Qualität hat sich im SPNV Schleswig-Holsteins ein weiteres Element der Qualitätssteuerung etabliert. Seit Anfang bzw. Mitte 2006 sprechen Nord-Ostsee-Bahn und DB Regionalbahn Schleswig-Holstein ihren Fahrgästen gegenüber **Kundengarantien** aus. Diese sehen ab einer Verspätung von 30 bzw. 60 Minuten eine teilweise Rückerstattung des Fahrscheinwertes vor. Die beiden Unternehmen waren damit bundesweit Vorreiter bei der praktischen Umsetzung von Fahrgastrechten.

Kundengarantien tragen dazu bei, die Bindung des bestehenden Kundenkreises an das System SPNV zu stärken. Potenzielle Neukunden nehmen ein geringeres Nutzungsrisiko wahr, das ihnen die Entscheidung für den SPNV erleichtert. Garantieregelungen sind darüber hinaus ein dezentrales Element der Qualitätssteuerung. Sie helfen beispielsweise, die regelmäßige Abwägungsentscheidung zwischen pünktlicher Abfahrt und dem Abwarten von Anschlüssen zu optimieren.

Land und LVS streben eine landesweit einheitliche Kundengarantie an, bei der Fahrgäste ab einer Verspätung von 30 Minuten fünfzig Prozent des Fahrpreises erstattet bekommen.

Es ist sinnvoll, dass entsprechende Ansätze auch im Busverkehr weiter vorangetrieben werden.

# Teilnetze im Wettbewerb (Stand 2008)

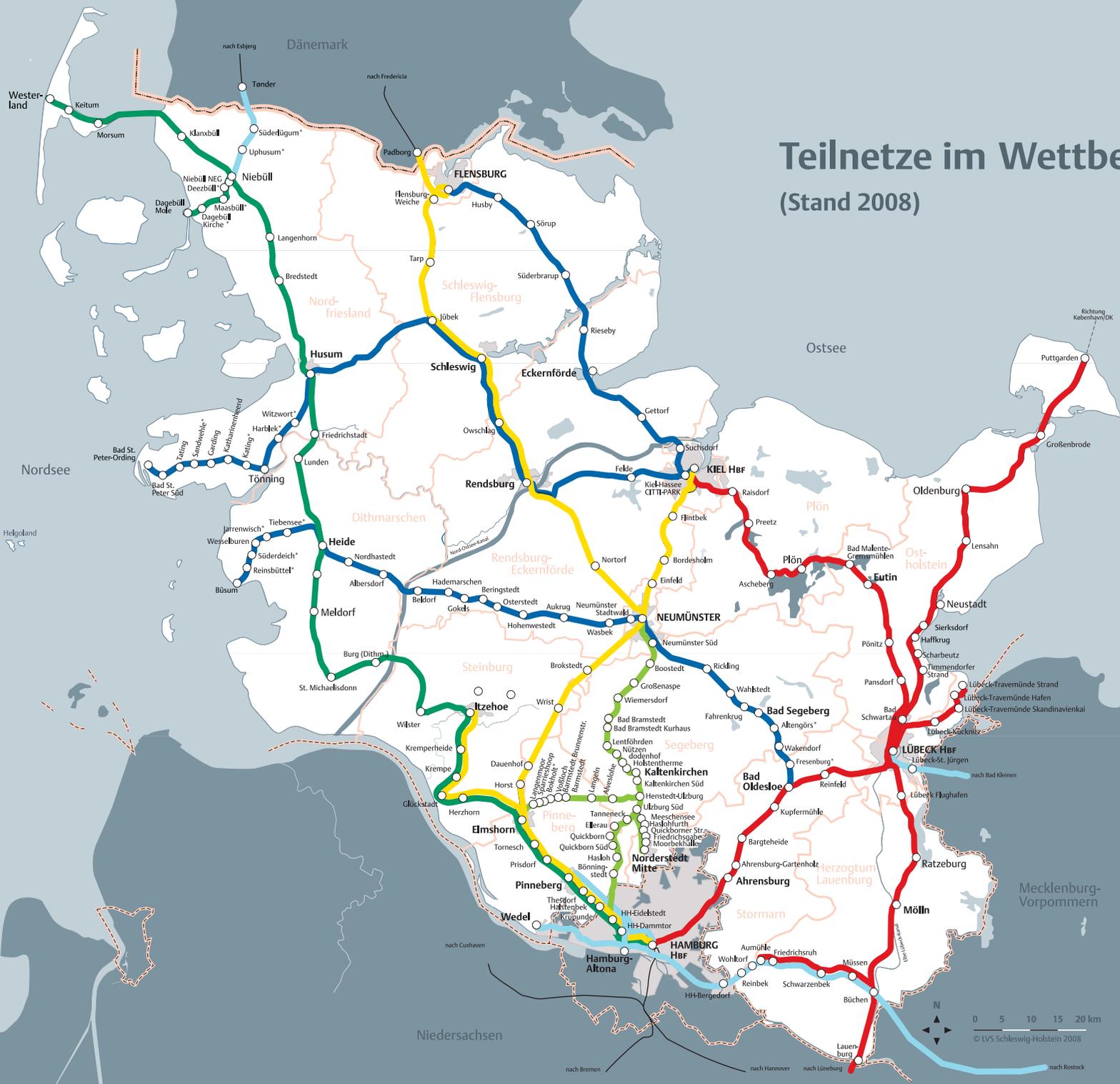


ABB 27

## Teilnetze im Wettbewerb



QUELLE: LVS

## 4.5

## Wettbewerb und Verkehrsverträge

Das Land geht den Weg des **Wettbewerbs im SPNV** weiter. Mit Verabschiedung der EU-Verordnung 1370/07 wird es ab Ende 2009 einen neuen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen geben.

Die Verordnung sieht grundsätzlich wettbewerbliche Vergabeverfahren vor. Die Direktvergabe ist als Ausnahme unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Im SPNV ist eine Direktvergabe zulässig, wenn der zu vergebende Auftrag eine Höchstlaufzeit von 10 Jahren hat und nationales Recht dem nicht entgegensteht. Das nationale Recht sieht für Vergabeverfahren Transparenz und Diskriminierungsfreiheit vor (QUELLE: BAG-SPNV, 2007).

Die EU-Kommission hat sich in dem Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland gegen Direktvergaben ausgesprochen. Bund und Länder haben sich daraufhin verpflichtet, Wettbewerbsverfahren durchzuführen. Das kann ein Verfahren nach § 15 Abs. 2 AEG sein. Die Erfahrungen im Verfahren Netz Ost haben gezeigt, dass auch ein Interessenbekundungsverfahren gute Ergebnisse erzielen kann.

Die fünf Teilnetze in Schleswig-Holstein bleiben wie bisher mit geringfügigen Modifizierungen bestehen. (ABB 27)

**Netz Nord mit 4,9 Mio. Zugkm/Jahr**

**Linien:** Neumünster – Heide – Büsum, Neumünster – Bad Oldesloe, Kiel – Flensburg, Kiel – Husum – Bad St. Peter-Ording

**Optionen:** Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand und Niebüll – Flensburg

**Netz Mitte mit 5,3 Mio. Zugkm/Jahr**

**Linien:** Padborg – Flensburg –/– Kiel – Hamburg und Regionalbahn Itzehoe – Hamburg

**Optionen:** Flügelungsmöglichkeit in Neumünster

**Netz West mit 4,5 Mio. Zugkm/Jahr**

**Linien:** Westerland – Hamburg

**Optionen:** Autozug Sylt, Niebüll – Dagebüll

**Netz Ost mit 7,0 Mio. Zugkm/Jahr**

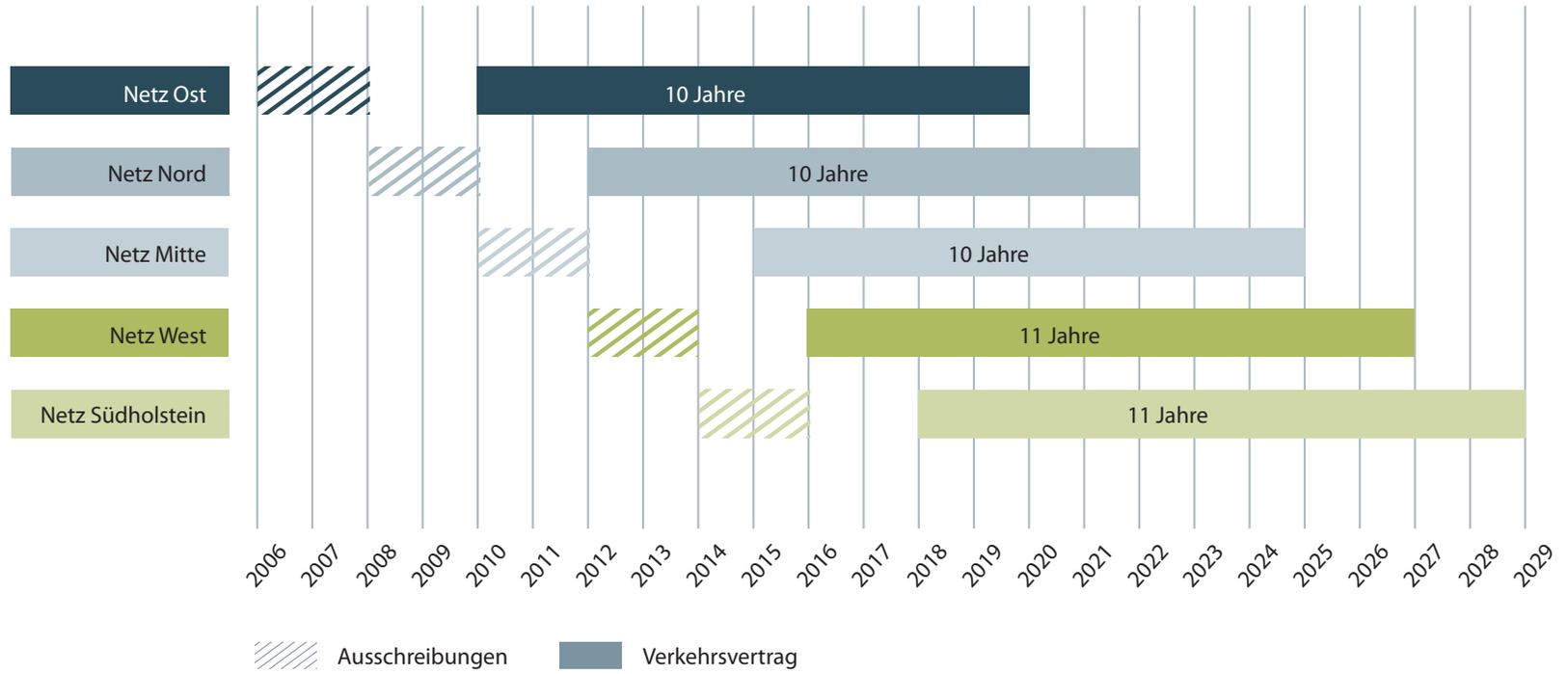
**Linien:** Kiel – Lübeck, Lübeck-Travemünde – Hamburg, Lübeck – Lüneburg, Lübeck – Fehmarn, Aumühle – Büchen

**Optionen:** Fertigstellung feste Beltquerung

**Netz Südholstein mit 2,2 Mio. Zugkm/Jahr**

**Linien:** Neumünster – Eidelstedt, Ulzburg – Norderstedt und Ulzburg – Elmshorn

Wettbewerbskonzept 2006–2028



QUELLE: LVS

Land und LVS entwickeln die Verkehrsverträge weiter, Eckpunkte sind:

Längere Vertragslaufzeiten reduzieren das Wiederverwertungsrisiko für Fahrzeuge und senken die auf das einzelne Betriebsjahr umgelegten Vorlauf- und Auslaufkosten. Mindestens zehn Jahre mit der Option der Wiederverwendungsgarantie für die Fahrzeuge sind sinnvoll.

Die Verkehrsunternehmen wählen die Fahrzeuge aus und beschaffen sie. Dabei soll es möglich sein, Fahrzeuge der vorherigen Ausschreibungen wieder zu verwenden. Die Entscheidung über Werkstattstandorte bleibt Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Fahrzeuganforderungen bleiben funktional, der Fahrplan wird konstruktiv vorgegeben.

Die Entscheidung über Teillose wird für jedes Teilnetz individuell getroffen, um den jeweiligen regionalen Besonderheiten gerecht zu werden.

Das Erlösrisiko wird in Verkehrsverträgen so verteilt, dass keine unnötigen Wagniszuschläge der Verkehrsunternehmen provoziert werden, das Unternehmen aber weiterhin vor allem für die Nachfrageentwicklung verantwortlich ist. Es gelten landesweit einheitliche Regelungen für das QMS und die Kundengarantie.

Prognosen zu Einnahmen und zur Nachfrage sind wesentlich für die Vergabeentscheidung. Die Bereitstellung von Informationen über Nachfrage- und Vertriebsdaten sowie kalkulierbare transparente und diskriminierungsfreie Einnahmenaufteilungsverfahren sind notwendig.

Die Nachbaraufgabenträger betreuen folgende Linien:

- Hamburg – Büchen – Schwerin; 0,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr, Betriebsaufnahme 2019
- Lübeck – Bad Kleinen; 0,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr, Betriebsaufnahme 2012
- Niebüll – Tønder; 0,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr, Betriebsaufnahme 2011
- S-Bahn Hamburg – Wedel / Aumühle / Pinneberg; 0,9 Millionen Zugkilometer pro Jahr, Betriebsaufnahme 2017

SPNV-Fahrzeuge sollen folgende Kriterien erfüllen:

- eine möglichst durchgehende Fußbodenhöhe von circa 760 mm, sofern einstöckig,
- mindestens ein höhengleicher Zugang in Doppelstockzügen,
- minimale Spaltbreite zum Bahnsteig,
- automatische Fahrgastzählgeräte,

Abhängig vom Charakter der Linie sind wünschenswert: Komfortmerkmale, z. B. Steckdose und Ruheabteile,

- flexible Innenraumgestaltung für Fahrrad- und Gepäcktransport,
- Reservierungsmöglichkeiten,
- Flügelfähigkeit für einzelne Linien.

Nicht immer können Wünsche aller Kundengruppen ausreichend erfüllt werden. Priorität hat die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge.

Im Busverkehr gewinnt der Genehmigungswettbewerb nach § 13 PBefG in Deutschland zunehmend an Bedeutung. Die Aufgabenträger in Schleswig-Holstein haben im Hinblick auf den Übergang in den Wettbewerb unterschiedliche Strategien entwickelt.

Das PBefG bietet hinsichtlich der Verfahrensregeln (Fristen, Ablauf etc.) nur einen unzureichenden Rahmen. Bis Ende 2009 ist das nationale Recht an die neue EU-Verordnung anzupassen. Leitlinie für eine Novellierung des PBefG und der ÖPNV-Gesetze der Länder sollte es sein, regionale Spielräume zu erhalten und zugleich die notwendige Transparenz und Rechtssicherheit zu erreichen.



Motiv aus der ersten Tarif-Kampagne

## 4.6

## Organisation und Zusammenarbeit

Im ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein unterscheidet der Gesetzgeber bei der Zuständigkeit der Aufgabenträger zwischen dem Nahverkehr auf der Straße als Aufgabe der Kreise, kreisfreien Städte und einiger Städte und dem SPNV als Aufgabe des Landes. Gleichzeitig fordert der Gesetzgeber, dass die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regionalplanerischen und ökologischen Gründen zusammenarbeiten. Darüber hinaus sollen die Aufgabenträger darauf hinwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen Nahverkehrsangebotes zusammenarbeiten.

Diese Organisationsgrundsätze haben sich bewährt und sollten unter Wahrung der Aufgabenträgerschaft im Sinne des ÖPNVG weiterentwickelt werden.

Das Land und die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein sollten ihre Zusammenarbeit verstärken, einen Verbund der Aufgabenträger gründen und eine noch intensivere Zusammenarbeit im Norden anstreben.

Die Organisation der regionalen Strecken und Bahnhöfe ist zu verbessern. Mit der Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung können die Länder Umfang und Qualität nach landespolitischen Prämissen (verkehrspolitisch, strukturpolitisch, raumplanerisch) definieren.

Als Finanzierungsgrundlage für die regionale Infrastruktur stehen folgende Mittel zur Verfügung:

- Infrastrukturtransfermittel des Bundes
- Eigenmittel der Länder in bisher eingesetzter Größenordnung
- Infrastrukturentgelte für die Nutzung des regionalen Netzes.

Um Eigentümerfunktionen wahrzunehmen, könnte auf Landesseite eine dafür geeignete Organisation geschaffen werden. Dies kann beispielsweise durch Erweiterung bestehender Aufgabenträgerstrukturen oder durch den Aufbau einer Infrastruktur-Agentur geschehen.



Motiv aus der „Bali-Kampagne 2007“

# 05 Nahverkehr bis 2025

## 5

### Nahverkehr bis 2025

Die Veränderungen der Mobilität der Menschen erfordern ein gut ausgebautes Verkehrssystem. Die Grundlagen in Kapitel 3 zeigen, dass der weitere Ausbau des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein volkswirtschaftlich notwendig und betriebswirtschaftlich sinnvoll ist.

Um langfristig die Ansprüche der Kunden zu erfüllen, neue Fahrgäste zu gewinnen, und um nachhaltig den Modal Split zu verändern, muss der Bahn- und Busverkehr in Schleswig-Holstein als Gesamtsystem weiter verbessert werden.

## 5.1

### Angebotsmaßnahmen

Die Fortschreibung des SPNV-Angebotes umfasst eine Verdichtung des Angebotes, Neuordnung von Zugverbindungen und eine Optimierung der Anschlüsse. (TAB 04)

Die Zugkilometer erhöhen sich in der Variante „Fortschreibung“ auf insgesamt 24,26 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

TAB 04

Angebotsmaßnahmen Szenario „Fortschreibung“: Die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen bis 2012 ist weitestgehend sichergestellt.

„Fortschreibung“	
Angebotsmaßnahmen SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken und Bahnhöfe
<b>Hamburg – Westerland</b>	
Einführung von Expresszügen zwischen Westerland und Hamburg in der Sommersaison	
3 zusätzliche Pendelzugpaare Westerland – Niebüll Montag bis Freitag	
Anbindung Marschbahn an den Hamburger Hauptbahnhof	
<b>Niebüll – Tønder (– Esbjerg)</b>	
Ganztägige Durchbindung der Züge bis nach Esbjerg (DK) ab 2011	Anpassung des Bahnhofs in Niebüll (Signaltechnik) für Einfahrt dänischer Züge
<b>Hamburg – Lübeck (– Lübeck-Travemünde)</b>	
Erweiterung des Fahrplans um ein neues, schnelles Zugpaar Lübeck – Hamburg (Sprinter)	
Erweiterung des RE-Angebotes zum Halbstundentakt Montag bis Freitag	
Ausweitung des Bedienungszeitraums nach Lübeck-Travemünde morgens und abends	
<b>Lübeck – Puttgarden</b>	
Angebotsverbesserung: Zwei-Stunden-Takt nach Fehmarn-Burg, teilweise Verlängerung nach Puttgarden	Neuer Bahnhof in Ratekau, Neubau Schienenanbindung Burg
<b>Kiel – Lübeck – Lüneburg / Bad Kleinen</b>	
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 Neuer Bahnhof in Lübeck-Hochschultadtteil
<b>Hamburg – Büchen (– Schwerin)</b>	
Reduzierung des Pendelverkehrs zwischen Büchen und Aumühle auf 10 Zugpaare, zusätzliche Züge in der HVZ	
Kompensation der wegfallenden Halte in Müssen durch RE-Halt	
<b>Kiel – Flensburg</b>	
Erweiterung des Angebotes des stündlichen Pendels Eckernförde – Kiel auch Montag bis Mittwoch	
<b>Erhöhung der Zugkilometer im SPNV um ca. 0,76 Millionen jährlich</b>	

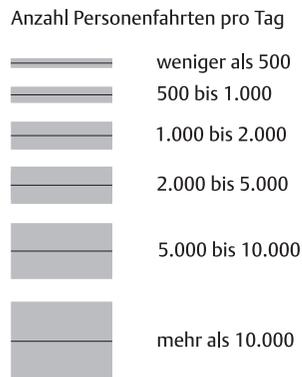
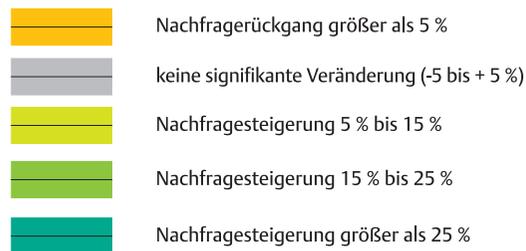
# Veränderung der Verkehrsnachfrage Fortschreibung 2005-2012 Durchschnittlicher Tag Montag - Freitag



0 5 10 15 20 km  
© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 29

### Veränderung der Verkehrsnachfrage (durchschnittlicher Tag Mo-Fr) 2005-2012 Umsetzung Szenario „Fortschreibung“



QUELLE: ITP 2008

Die Veränderungen der Nachfrage im SPNV wurde im Rahmen der Demografiestudie prognostiziert (QUELLE: PERSPEKTIVE ÖPNV IN SCHLESWIG-HOLSTEIN, ITP 2008).

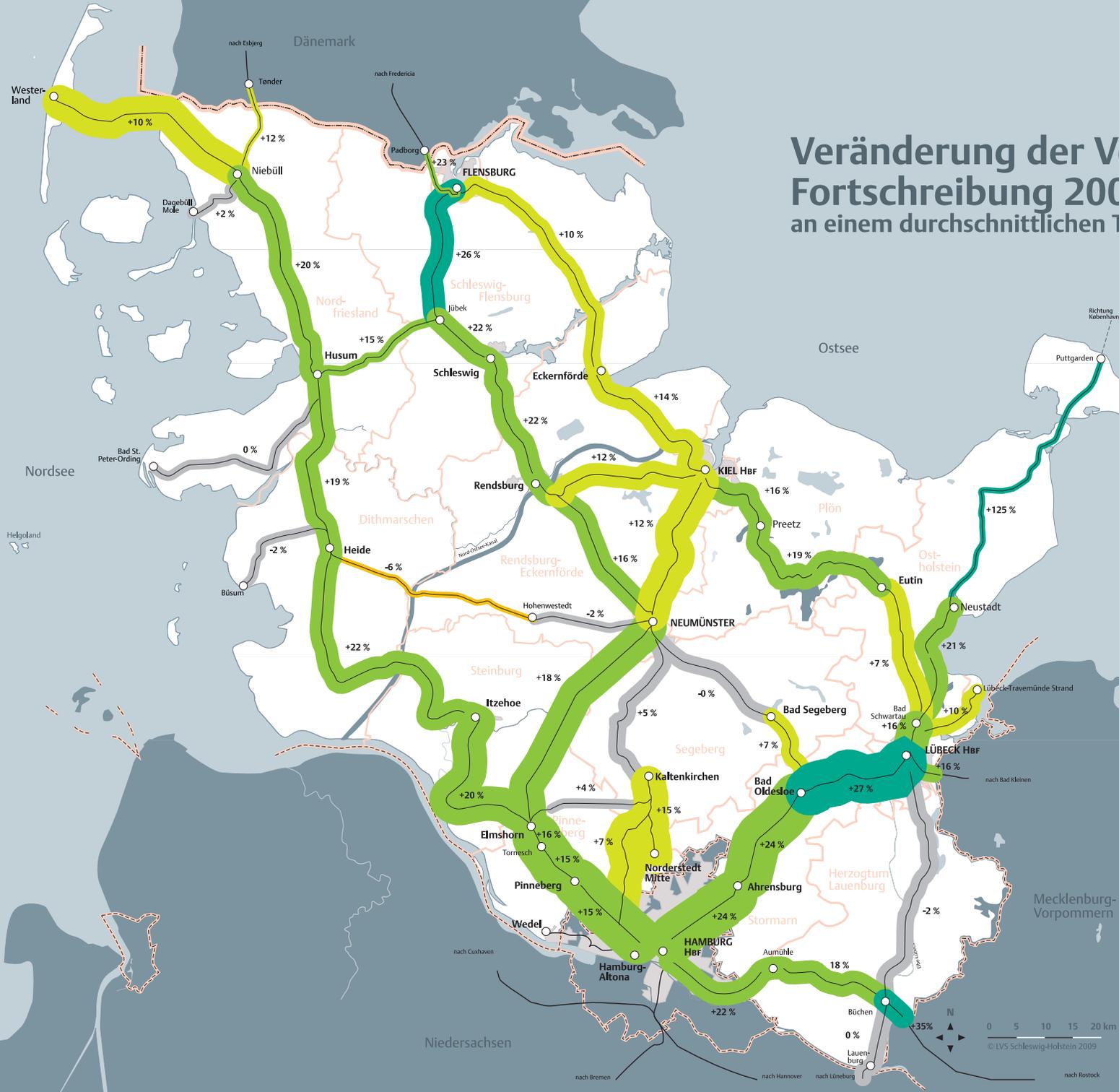
Hierbei wurde unterschieden nach:

- Anteil der Nachfrageänderung als Folge demografischer Effekte,
- Anteil der Nachfrageänderung als Folge geänderter Mobilitätsmuster,
- Anteil der Nachfrageänderung als Folge der Angebotsverbesserungen,
- Nachfrageänderung gesamt.

Werden alle beschriebenen Maßnahmen der Fortschreibung umgesetzt, ist bis 2012 von einer Zunahme der Verkehrsleistung um insgesamt 7,1 Prozent auszugehen. Diese Zunahme resultiert in erster Linie aus einem veränderten Mobilitätsverhalten (Anteil 4 %). Die Verbesserung des SPNV-Angebotes würde eine Zunahme der Verkehrsleistung um 3,5 Prozent nach sich ziehen. Die demografischen Effekte gehen mit minus 0,4 Prozent in die Gesamtprognose ein.

Die Nachfrage wird sich vor allem auf den starken SPNV-Achsen erhöhen. Auf den Nebenstrecken wird sich die Verkehrsnachfrage kaum ändern. Die Entwicklung im Netz Ost wird durch die Verbesserungen des SPNV-Angebotes ab Ende 2009 geprägt. Zwischen Hamburg und Lübeck sowie zwischen Lübeck und Kiel wird eine Zunahme der Verkehrsleistung von bis zu 17 Prozent erwartet. Der Nachfragerückgang auf der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg resultiert nach der Prognose aus Verlagerungseffekten auf die Strecke Lübeck – Hamburg. (ABB 29)

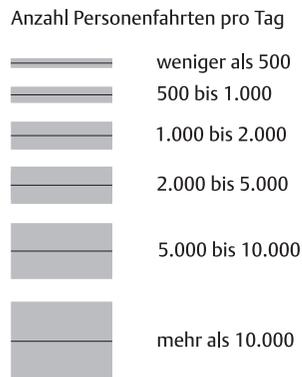
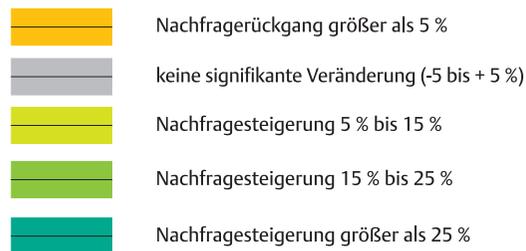
# Veränderung der Verkehrsnachfrage Fortschreibung 2005 - 2025 an einem durchschnittlichen Tag (Montag - Freitag)



0 5 10 15 20 km  
© LVS Schleswig-Holstein 2009

ABB 30

### Veränderung der Verkehrsnachfrage (durchschnittlicher Tag Mo-Fr) 2005-2025, Umsetzung Szenario „Fortschreibung“



QUELLE: ITP 2008

Unabhängig von weiteren Angebotsmaßnahmen wird die Verkehrsleistung **bis 2025** landesweit um 16 Prozent zunehmen. Die Änderung der Verkehrsnachfrage wird nicht auf allen Strecken gleich sein. Veränderungen im Mobilitätsverhalten führen bei Unterstellung günstiger Annahmen zur sozioökonomischen Entwicklung zu einer Steigerung der Fahrten um 11 Prozent und der Verkehrsleistung um mehr als 14 Prozent. Die Umsetzung aller SPNV-Maßnahmen führt auch langfristig zu einer Nachfragesteigerung (etwa 4 % in der Verkehrsleistung). Der durch den demografischen Wandel bedingte Einwohnerrückgang wirkt sich bis 2025 mit einer Abnahme von zwei Prozent auf die Verkehrsleistung aus. (ABB 30)

Die zu erwartenden Nachfragezuwächse werden unter Beibehaltung des fortgeschriebenen SPNV-Angebotes zu Kapazitätsengpässen führen. Insbesondere auf den Hauptstrecken werden Zuwächse von bis zu 27 Prozent erwartet. Nachfragesteigerungen in dieser Größenordnung erfordern eine deutliche Angebotserweiterung insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Um die zusätzlich benötigten Fahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen effizient zu nutzen und weitere Nachfrage zu generieren, ist eine offensive ÖPNV-Angebotsverbesserung erforderlich.

Die „Perspektive“ beschreibt die angesichts der prognostizierten Nachfragezuwächse notwendigen und sinnvollen Angebotsmaßnahmen. (TAB 05 – NÄCHSTE SEITE)

TAB 05

Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“: Diese Maßnahmen sind aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung sinnvoll. Die Finanzierung aller Maßnahmen ist nicht sichergestellt.

„Perspektive“	
Angebotsmaßnahmen im SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken- und Bahnhöfe
<b>Hamburg – Westerland</b> Halbstundentaktverdichtung Niebüll – Westerland Zusätzliche Expresszüge Hamburg – Westerland Erweiterung der S-Bahn über Pinneberg bis nach Elmshorn/– Itzehoe, 20-Minutentakt bis Elmshorn	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Niebüll – Westerland Bau eines dritten Gleises im Abschnitt Pinneberg – Elmshorn Bau eines vierten Bahnsteiggleises am Bahnhof Elmshorn Bau einer Einfädelung auf das Fernbahngleis auf Hamburger Gebiet Bau neuer Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord (Erläuterung siehe Achsen-Konzept)
<b>Hamburg – Flensburg / Kiel</b> Erweiterung des Regionalexpressangebotes zwischen Kiel und Hamburg auf einen Halbstundentakt Flügeling der Züge in Neumünster zur Weiterfahrt Richtung Flensburg	Anpassungsarbeiten im Bahnhof Neumünster
<b>Flensburg – Niebüll</b> Reaktivierung der Strecke und Bedienung im Stundentakt Durchbindung einiger Züge von Kiel bis Westerland.	Ertüchtigung der Strecke (38 km) Bau von 5 Stationen
<b>Kiel – Husum</b> Erweiterung des Angebotes im Abschnitt Kiel – Rendsburg auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit	Bau eines Kreuzungsbahnhofes (Felde), Bau einer zusätzlichen Station (untersucht werden Schülldorf, Bredenbek und Melsdorf)
<b>Niebüll – Tønder (– Esbjerg)</b> Erweiterung des Angebotes auf einen ganztägigen Stundentakt zwischen Niebüll und Tønder (Montag bis Freitag)	

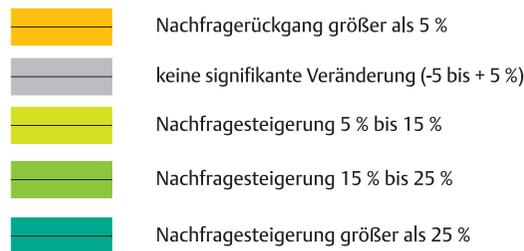
QUELLE: LVS 2008

„Perspektive“	
Angebotsmaßnahmen im SPNV	Notwendiger Ausbau der Strecken- und Bahnhöfe
<b>Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster</b> Beschleunigung einiger Züge zu Expresszügen und Verdichtung des Angebotes auf der Achse Kaltenkirchen – Hamburg Hbf	Prüfung der Elektrifizierung
<b>Hamburg – Lübeck (– Lübeck-Travemünde)</b> Neuordnung der RE-Verkehre zwischen Hamburg und Lübeck S-Bahnangebot von Hamburg bis Ahrensburg	Bau einer neuen S-Bahnstrecke (8 km zweigleisig Hasselbrook – Rahlstedt, 9 km eingleisig Rahlstedt – Ahrensburg-Gartenholz) Umbau Bahnhof Ahrensburg (Erläuterung siehe Achsen-Konzept)
<b>Kiel – Lübeck – Lüneburg / Bad Kleinen</b> Erweiterung des Angebotes zu einem ganztägigen Schnell-Langsamkonzept auf der Strecke Kiel – Lübeck Beschleunigung der Fahrzeit Kiel – Lübeck auf unter 55 Minuten Erweiterung des Angebotes zu einem Halbstundentakt von Lübeck Hbf bis Lübeck Flughafen bzw. Ratzeburg (Montag bis Freitag), ggf. als „S-Bahn Lübeck“	Streckenausbau auf 140 km/h, zweigleisige Abschnitte Malente – Timmdorf  Bau einer zweiten Bahnsteigkante für eingehende Züge in Lübeck Flughafen
<b>Hamburg – Büchen (– Schwerin)</b> Verdichtung des RE-Angebotes auf einen Stundentakt Einführung einer 2-System-S-Bahn Hamburg – Büchen	Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Aumühle
<b>StadtRegionalBahn Kiel</b>	(Erläuterung siehe nächste Zeile und Seite 82 unten)
<b>Kiel – Schönberg</b> Reaktivierung der Strecke und Bedienung im Stundentakt (abhängig von der Entscheidung zur StadtRegionalBahn Kiel)	Ertüchtigung der Strecke (24 km) inkl. Stationen

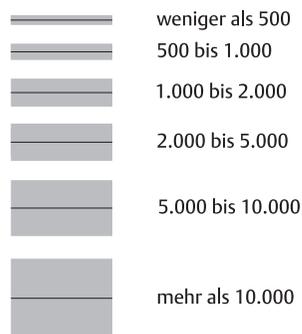


ABB 31

### Veränderung der Verkehrsnachfrage (durchschnittlicher Tag Mo-Fr) 2005-2025, Umsetzung Szenario „Perspektive“



#### Anzahl Personenfahrten pro Tag



\* Streckenreaktivierung

QUELLE: ITP 2008

Das Zugkilometervolumen erhöht sich auf insgesamt knapp 28,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Auf fast allen SPNV-Strecken kann nach Umsetzung der „Perspektive“ zusätzliche Nachfrage erzeugt werden. Landesweit kann die Nachfrage um weitere 10 Prozent gegenüber der Fortschreibung gesteigert werden. Auf vielen Strecken in Schleswig-Holstein werden Zuwächse von zum Teil über 25 Prozent gegenüber 2005 erreicht.

Auf den Hauptstrecken Hamburg – Kiel, Hamburg – Flensburg, Hamburg – Westerland, Hamburg – Lübeck und Kiel – Lübeck ist mit Nachfragezuwächsen von bis zu 37 Prozent zu rechnen. (ABB 31)

Zusätzlich zu den beschriebenen Maßnahmen sind weitere alternative oder ergänzende Angebotsmaßnahmen sinnvoll, insbesondere im Hamburger Umland und in der Region Kiel. Die Möglichkeiten zur Realisierung der Maßnahmen und deren Nachfrageeffekte sind gesondert zu untersuchen.

#### Verbindungsbahn und Hauptbahnhof Hamburg

Durch die Verlagerung von RB-Verkehren auf die S-Bahn entstehen im Hamburger Hauptbahnhof mehr Gleiskapazitäten für den schnellen RE-Verkehr. Dies kommt dem Verkehr auf der Hamburger Verbindungsbahn zugute. Ziel ist die Verlagerung des gesamten RE-Verkehrs zum Hamburger Hauptbahnhof, Verkehre nach Altona werden über den Unterwegshalt im neuen Bahnhof Altona-Nord verknüpft. Die unterschiedlichen Varianten und die damit verbundenen Kosten werden derzeit untersucht.

#### Achsen-Konzept

Die Schleswig-Holstein und Hamburg verbindenden Achsen aus Richtung Elmshorn/Itzehoe, Kaltenkirchen, Ahrensburg/Bad Oldesloe und Büchen gehören zu den Strecken mit dem höchsten Verkehrsaufkommen des Landes.

Das schon in naher Zukunft zu erwartende, weiter steigende Verkehrsaufkommen gerade auf diesen Strecken erfordert Anstrengungen, diese Achsen zügig leistungsfähig auszubauen. So ist absehbar, dass auf der Achse Lübeck – Hamburg durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) bis 2018 die Kapazitätsreserven der bestehenden zweigleisigen Strecke nicht mehr ausreichen werden.

Auf der Strecke Elmshorn – Hamburg werden die Verkehre bereits an der Kapazitätsgrenze abgewickelt. Für erwartete zusätzliche Verkehre ist dort schon heute kein Platz mehr. Auf der Achse Kaltenkirchen – Hamburg kann die Schiene gegenüber der Straße ihre erheblichen Potenziale aufgrund struktureller Nachteile (Fahrzeiten, Umsteigezwänge) nicht ausschöpfen; dies gilt es zu ändern. Auf der Strecke Büchen - Hamburg sind die schnellen Verbindungen auszubauen.

Im Bereich des Schienenverkehrs weist der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) durch Aufnahme der Ausbauprojekte auf den Strecken Hamburg – Elmshorn (mit 177,4 Mio. € verankert) und Hamburg – Lübeck (mit 405,8 Mio. € inkl. Elektrifizierung verankert) in die richtige Richtung.

Diese Projekte sind in ihrer verkehrlichen Zielsetzung anzupassen und zu beschleunigen. Die verkehrliche Zielsetzung, die für die kommenden Jahre prognostizierten Verkehrssteigerungen im Bereich Hamburg infrastrukturell auffangen zu können, berücksichtigt das Bundesverkehrsministerium in einer gesonderten Untersuchung zum Eisenbahnknoten Hamburg mit dem Zielhorizont 2025. Darin wird der Ausbaubedarf für die Achsen Elmshorn und Bad Oldesloe nach Hamburg untersucht und in weiten Teilen anerkannt.

Darüber hinaus ist auch die direkt nach Norden führende Achse Hamburg – Kaltenkirchen, die nicht Gegenstand des BVWP oder der Knotenuntersuchung ist, zu einer gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähigen Nahverkehrsachse zu entwickeln. In 2008 wurde eine vom Kreis Segeberg unter finanzieller Beteiligung des Förderfonds Nord bei der Metropolregion Hamburg, der Flughafen Hamburg GmbH sowie des Landes vergebene Machbarkeitsstudie durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass eine Neubaustrecke zur Verknüpfung der bestehenden Netze von AKN in Norderstedt mit der Hamburger S-Bahn am Flughafen aufgrund der sehr hohen Investitionsbedarfe eine eher langfristige Lösung darstellt. Insofern sollte die Trasse für spätere Baumaßnahmen freigehalten werden.

#### **StadtRegionalBahn Kiel (SRB)**

Durch die Einführung eines Stadtbahnsystems wird der Nahverkehr in Kiel und die Anbindung der Region wesentlich verbessert. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2007 (QUELLE: SPIEKERMANN GMBH) bestätigt mit einem Wert von 2,2 den volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Umsetzung und die Finanzierung der Maßnahme ist noch nicht beschlossen.

Die Baukosten und die Betriebskosten für die Infrastruktur und die Fahrzeuge für 30 Jahre werden auf insgesamt ca. 350 Millionen Euro geschätzt. Im Falle einer Realisierung müssen die Kosten vom Bund, dem Land Schleswig-Holstein, der Stadt Kiel sowie den angrenzenden Kreisen und Gemeinden mit SRB-Anschluss getragen werden. Im Bundes-GVFG-Programm ist diese Maßnahme als Maßnahme der Kategorie C („Vorhaben bedingt aufgenommen“) angemeldet. Es ist zu entscheiden, ob die notwendigen Investitionen und der laufende Betrieb einer Stadtreionalbahn an einen privaten Partner übergeben werden sollen. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Investitionsbank Schleswig-Holstein kommt zu dem Ergebnis, dass mit dieser Vorgehensweise ein finanzieller Vorteil von 15,5 Prozent gegenüber einer konventionellen Beschaffungsmethode verbunden wäre.

Zusätzlich zu den Investitions- und Unterhaltungskosten ist das Fahrtenangebot unter Berücksichtigung der Einsparungen nicht mehr notwendiger Fahrleistungen mit Bus und Bahn zu finanzieren.

Als Alternative sollte die Einrichtung einer „Förde S-Bahn“ geprüft werden. Sie erweitert das vorhandene Angebot auf den Linien von Kiel nach Eckernförde, Preetz, Neumünster und Rendsburg. Eingebunden werden soll auch die derzeit nicht im SPNV bediente Strecke Kiel – Schönberger Strand im Stundentakt. Der Ausbau beschränkt sich im Wesentlichen auf die grundlegende Ertüchtigung der Strecke Kiel – Schönberger Strand, den Bau des Kreuzungsbahnhofs Felde sowie die Errichtung verschiedener neuer Stationen.

#### **Prioritäten**

Das Land hält alle oben genannten Maßnahmen für verkehrspolitisch bedeutsam und prüft für deren Finanzierung die Inanspruchnahme aller hierfür zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen. Eine Priorität für das Achsen-Konzept stellt keine Absage an die SRB Kiel dar. Die Präferenz für die Verkehrsprojekte ergibt sich bei landesweiter Betrachtung aus ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrer Bedeutung für den Klimaschutz. Sollte es im Ergebnis der Finanzierungsprüfung zu einer Konkurrenz zwischen Verkehrsprojekten innerhalb des Landes kommen, würde Projekten mit dem größeren Nutzen für Verkehr und Klimaschutz der Vorzug gegeben.

#### **Feste Fehmarnbeltquerung**

Mit dem Bau der Brücke über den Fehmarnbelt sind auch im schleswig-holsteinischen SPNV Anpassungen erforderlich. Die notwendigen Maßnahmen werden im Rahmen des Gesamtprojektes konkretisiert.

# Buslinien-Grundnetz Schleswig-Holstein ab 20xx

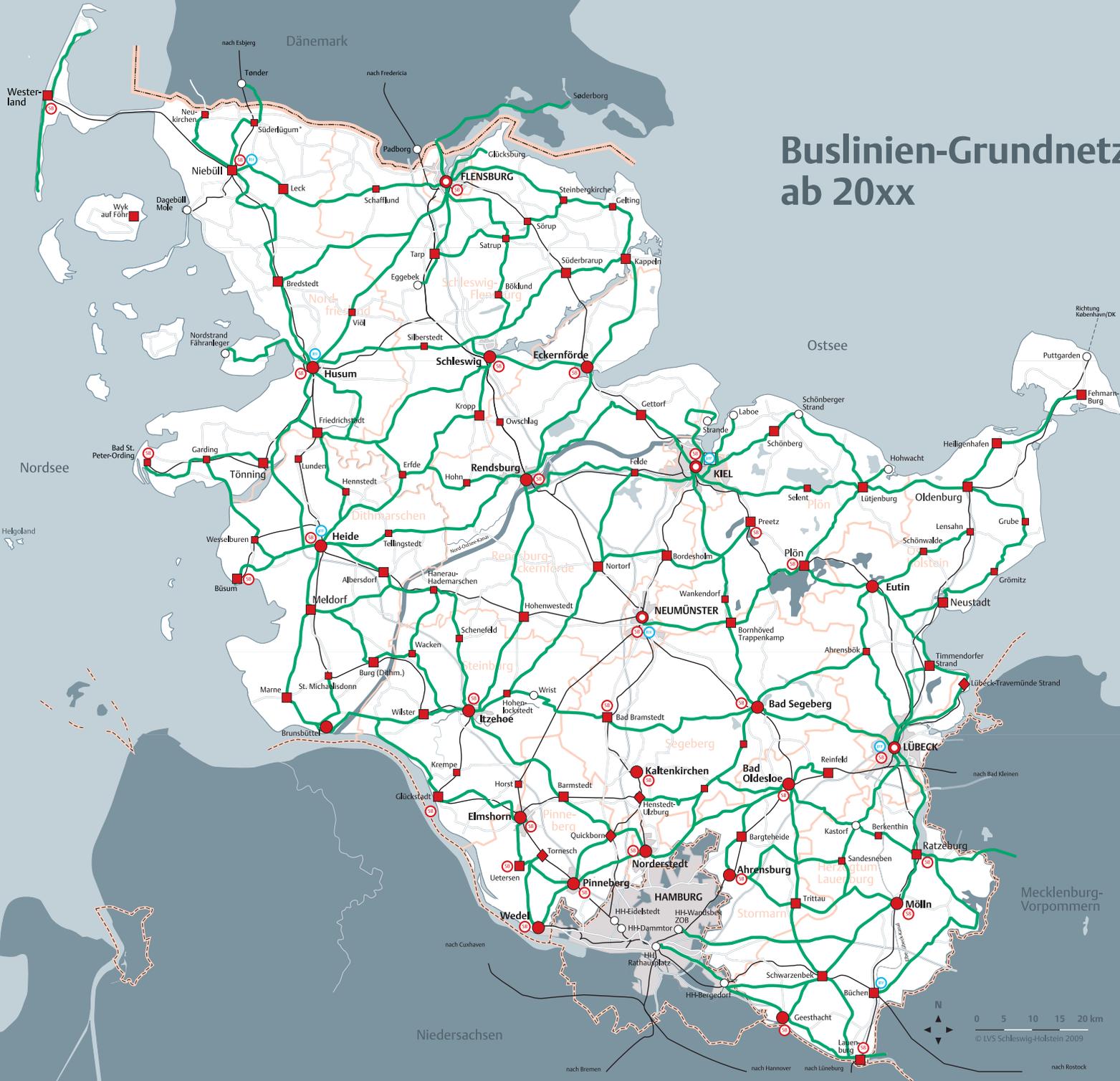


ABB 32

## Vorschlag für ein landesweites Buslinien-Grundnetz

QUELLE: LVS

### Buslinien-Grundnetz

Die Angebotsmaßnahmen für den Bahnverkehr in beiden Szenarien erreichen in Verbindung mit einem optimierten Busangebot einen noch höheren Fahrgastnutzen. Mindestvoraussetzung ist eine durchgängige Abstimmung des Busverkehrs mit dem integralen Taktfahrplan auf der Schiene. Perspektivisch sollte eine deutliche Ausweitung des Busangebotes zu einem Buslinien-Grundnetz mit einheitlichem Taktgefüge angestrebt werden. (TAB 06)

Der Aufbau eines landesweiten Grundnetzes sollte hauptsächlich auf der Einbindung aller Ober-, Mittel- und Unterebenen sowie ländlichen Zentralorte des Landesentwicklungsplans basieren. Bei der Linienführung sind bestehende und bewährte Strukturen, wie z. B. überregionale Schnellbuslinien sowie die Busgrundnetze der einzelnen Kreise gemäß den jeweiligen regionalen Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen. Hinzu kommen einige neue mögliche Verbindungen.



Daraus ergibt sich eine Netzstruktur, die einerseits flächendeckende Wirkung hat, andererseits auf die jeweiligen Mittel- bzw. Oberzentren ausgerichtet ist. Generell sollten dabei konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden werden. Eine Ergänzung ist immer dann sinnvoll, wenn dadurch eine Taktverdichtung erreicht wird, die vom SPNV kurz- bis mittelfristig alleine nicht erbracht werden kann. Dies ist auf eingleisigen Bahnstrecken mit fehlenden Kreuzungspunkten der Fall. Zudem können durch den Busverkehr oftmals Siedlungskorridore ergänzend zum SPNV bedient werden. Durch Schnell-Langsam-Konzepte kann eine optimale Arbeitsteilung zwischen Bus und Bahn erreicht werden. (TAB 06)

Das Buslinien-Grundnetz sollte an den Bahnhöfen in das ITF-System des SPNV weitestgehend integriert werden. Die Routen zeichnen sich durch gradlinige Verläufe mit einer ausreichenden, aber dennoch begrenzten Anzahl an Unterwegshalten aus. Eine Unterscheidung in schnelle und langsame Verbindungen ist sinnvoll. Ein beständiges vertaktes Angebot ist wichtig, um die Akzeptanz bei den Nutzern zu steigern. Das Grundnetz kann durch weitere regionalen Zubringer- und Erschließungsangebote ergänzt werden, um die Erschließung in die Fläche sicherzustellen. Die alternativen Bedienungsformen fügen sich gut in dieses System ein, da sie entweder wie alle übrigen Verkehre nach Fahrplan fahren (z. B. Linientaxen und Bürgerbusse) oder zeitlich ganz flexibel sind und der Fahrgast seine Abfahrts-

zeit selbst bestimmt (z. B. Anrufbusse). Stadtbusverkehre haben eine besondere Bedeutung bei der Feinerschließung insbesondere der Mittel- und Großstädte.

Unter Berücksichtigung der regionalen Nahverkehrspläne der Kreise und des integralen Taktfahrplans im SPNV könnte ein Buslinien-Grundnetz aussehen wie abgebildet. Die

TAB 06

### Vorschlag für eine neue Struktur des Busverkehrs

Verkehrsmittel	Takt, Bedienungsformen	Aufgabenträger
SPNV	ITF, HVZ-Verstärkung, Schnell-Langsam-Konzept, Zugflügelung	Land
Buslinien-Grundnetz	Einbindung in ITF, HVZ-Verstärkung	Kreise
Ergänzende Regionalbusverkehre	nur z. T. im Takt, HVZ-Verstärkung, alternative Bedienungsformen	Kreise
Stadtbusverkehre	Verknüpfung, Takt, HVZ-Verstärkung, alternative Bedienungsformen	Kreise/Städte

QUELLE: LVS 2008

## 5.2

### Finanzierung

Die Investitionskosten bei Realisierung der Maßnahmen des Szenarios „Fortschreibung“ betragen insgesamt etwa 35 Millionen Euro. Die Finanzierung kann aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln erfolgen.

Die Kosten für die Verkehrsleistung (Personal, Energie) steigen ebenfalls an, aber geringfügiger als die Erlöse. Deswegen und aufgrund überlagernder Wettbewerbseffekte (2010 Inbetriebnahme Netz Ost, 2012 Netz Nord, 2015 Netz Mitte) erhöht sich der Zuschussbedarf des Landes noch nicht. Die Effekte des Wettbewerbs sowie der Nachfrage- und Tarifsteigerung führen nach den bisherigen Erfahrungen dazu, dass nach Umsetzung der Fortschreibung trotz verbesserter Angebotsqualität und der allgemeinen Preissteigerung kaum höhere Zuschüsse notwendig sind.

Die im Szenario „Perspektive“ beschriebenen Angebotsmaßnahmen umfassen im SPNV 3,8 Millionen zusätzliche Zugkilometer jährlich. Unter Berücksichtigung der höheren Fahrgelderlöse verbleibt ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von jährlich etwa 22 Millionen Euro. (ABB 33)

Entwickeln sich die Regionalisierungsmittel wie derzeit angenommen, entspannt sich die finanzielle Situation des Landes leicht. Noch nicht absehbar sind die Auswirkungen der Revision der Regionalisierungsmittel und der Aufhebung der GVFG-Zweckbestimmung im Jahr 2014. Weitere Einsparungen sind durch die Ausschreibung des Netzes Mitte möglich. Diese Effekte wirken sich ab 2015 aus. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung ist eine Umsetzung der im Szenario „Perspektive“ beschriebenen Maßnahmen ab 2015 realistisch. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Maßnahmen inhaltlich vorbereitet werden.

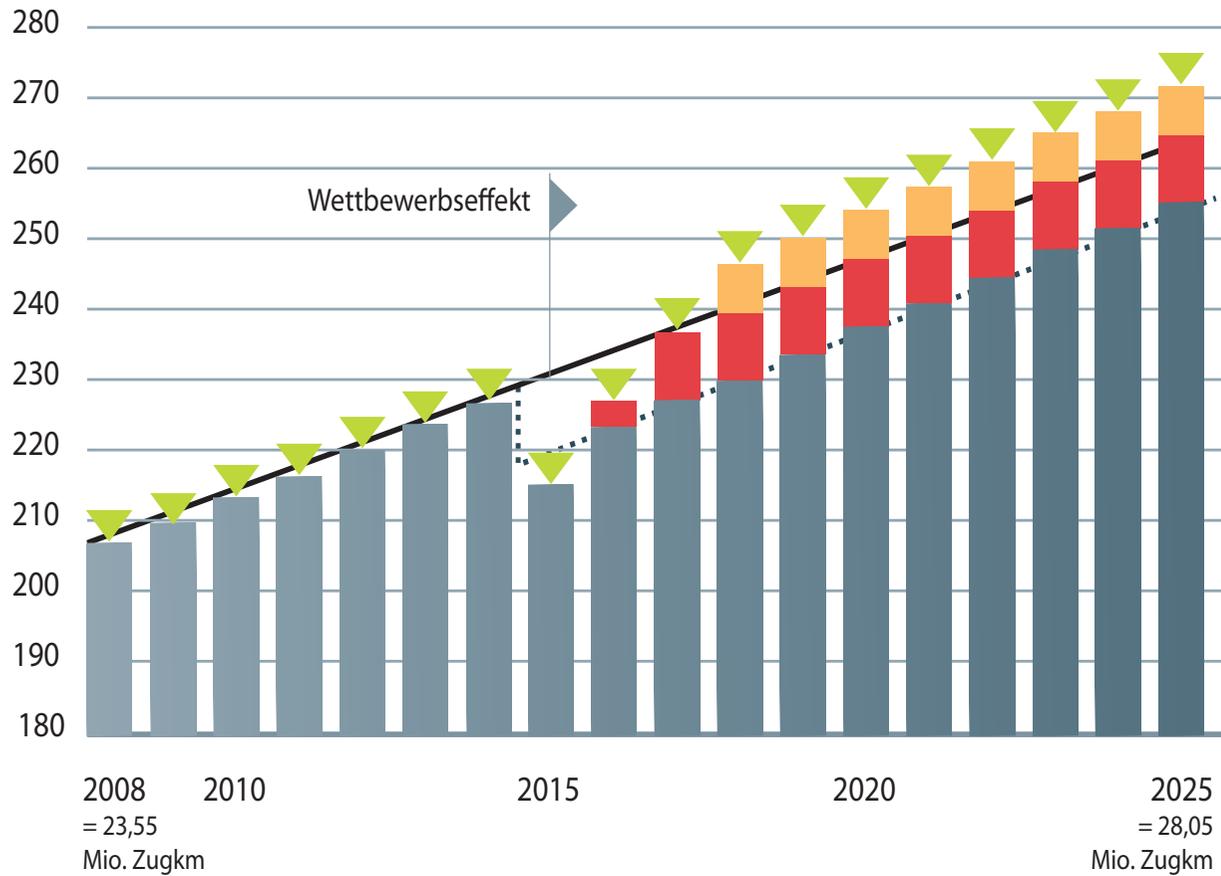
Alle Aufgabenträger haben sich geeinigt, die Effizienz des schleswig-holsteinischen Bus-ÖPNV zu untersuchen. (QUELLE: THESENPAPIER DER AUFGABENTRÄGER, 2005). Nach dieser Prüfung sind konkrete Aussagen zur Finanzierung möglich.

Die Investitionskosten für alle Maßnahmen der Perspektive werden etwa 500 bis 700 Millionen Euro betragen, davon allein 300 bis 500 Millionen Euro für den Ausbau der Strecken Elmshorn – Pinneberg und Hamburg – Ahrensburg. Die Finanzierung dieser Maßnahmen muss größtenteils aus Bundesmitteln erfolgen. Dennoch kann das Szenario „Perspektive“ mit den vorhandenen Bundes- und Landesmitteln voraussichtlich nicht vollständig finanziert werden.

ABB 33

Finanzbedarf aus RegG-Mitteln im Nahverkehr in Schleswig-Holstein  
Umsetzung Fortschreibung und Perspektive

Mio. Euro



- Ausweitung des SPNV-Angebotes (2008 bis 2025: ca. 4,5 Mio. Zugkm)
- Summe jährlicher Finanzbedarf
- voraussichtliche Entwicklung der Regionalisierungsmittel
- Finanzierungslücke ab 2018
- Risiko Kürzung nach Revision 2014
- Finanzierungslücke ab 2016

QUELLE: LVS 2008



Motiv aus dem Sömmermagazin

Folgende weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind daher zu prüfen:

---

#### Effizienzgewinne im SPNV-Angebot

Nach Ausschreibung aller SPNV-Leistungen können weitere Effizienzgewinne nur noch bei Kostensenkungen in der Infrastrukturnutzung erzielt werden.

Die Kosten für die Nutzung von Trassen und Stationen stellen den wesentlichen Bestandteil der Zuschüsse im SPNV dar. Sie sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Hier sind Einsparmöglichkeiten vorhanden, zum Beispiel durch eine regionale Organisation oder durch Anreizkonzepte. Eine Reduzierung der Infrastrukturkosten durch Wettbewerbseffekte um 20 Prozent zum Beispiel würde eine jährliche Einsparung von ca. 20 Millionen Euro bedeuten.

---

#### Effizienzgewinne im Busangebot

Bei einem landesweiten jährlichen Angebot von 90 Millionen Fahrplankilometern (vgl. Kapitel 2.1) stehen dem Bus-ÖPNV in Schleswig-Holstein jährlich ca. 300 Millionen Euro aus Fahrgeldeinnahmen, Schultträgerzahlungen, kommunale Mittel, Ausgleichsleistungen und ÖPNV-Mitteln zur Verfügung. Die Angebotskosten sind je nach Bedienungsgebiet unterschiedlich. Die Effizienz des Busangebotes sollte, analog zum Vorgehen im SPNV, geprüft werden. Optimierungsmöglichkeiten sollten für Angebotsausweitungen im Busverkehr genutzt werden.

---

#### Beteiligung der Wirtschaft

Einzelne Wirtschaftsunternehmen haben den Nutzen des Nahverkehrs entdeckt und Buslinien oder Bahnhöfe eingerichtet bzw. mitfinanziert (z. B. Bahnhöfe dodenhof oder Kiel-Hassee CITTI-PARK). Weitere derartige Projekte sind möglich. Im HVV wird ca. ein Drittel der Zeitkarten durch die Arbeitgeber mit ca. 10 Euro monatlich bezuschusst, da die Arbeitgeber den Nutzen des Nahverkehrs erkannt haben. Touristische Einrichtungen geben jenen Kunden, die mit dem Nahverkehr anreisen, Rabatte auf Eintrittskarten und fördern damit die Nutzung des Nahverkehrs.

---

#### Beteiligung privater Investoren

Durch eine Partnerschaft mit privaten Investoren kann die Umsetzung von Maßnahmen gegenüber einer konventionellen Realisierung beschleunigt und erleichtert werden. Dieses Vorgehen kann die Abwicklung öffentlich finanzierter Baumaßnahmen erleichtern. Die Vorteile schlagen sich auch in insgesamt niedrigeren Gesamtkosten nieder.

Für die SRB Kiel wurden die wirtschaftlichen Vorteile einer Realisierung mit privaten Partnern bereits ermittelt (vgl. Kapitel 5). Bislang wurden im schleswig-holsteinischen Nahverkehr keine Maßnahmen im ÖPNV in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) umgesetzt.

---

#### Beteiligung der Städte und Gemeinden

Insbesondere dort, wo kommunale Gebietskörperschaften zusätzliche Nahverkehrsangebote (Bahn und/oder Bus) wünschen, sollte die Möglichkeit einer Mitfinanzierung bzw. eine Erhöhung bereits geleisteter Beiträge geprüft werden.

---

#### Fahrpreise

Die Tarife sollten marktorientiert weiterentwickelt werden. In Zeiten und auf Linien mit hohen Kosten für die Beförderungsleistung und bei einer vorteilhaften Position des Nahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sollten die Tarife ansteigen, in Zeiten und auf Linien mit geringen Kosten für die Beförderungsleistung und bei einer nachteiligen Position des Nahverkehrs gegenüber dem MIV sollten die Tarife sinken. Bei der Weiterentwicklung sind Nachfrageeffekte zu berücksichtigen.

---

#### Finanzmittel des Bundes

Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von derzeit jährlich 1,5 Prozent sollte angehoben werden. Der Bund sollte den Ländern erhöhte Mittel für Investitionen zur Verfügung stellen.

Beispiele aus anderen Ländern (zum Beispiel Nahverkehrsabgabe in Frankreich, hoher Einsatz öffentlicher Mittel in der Schweiz) können helfen, neue Ideen zur Finanzierung des Nahverkehrs für Schleswig-Holstein zu entwickeln.



Motiv aus dem Sommermagazin

# Anhang

## 6.1

### Stand der Umsetzung des LNVP 2003-2007

AKN Stammnetz	
Geplante Projekte	Sachstand
Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau Quickborn – Eidelstedt (Maßnahme war in 2002 bereits zum Teil im Bau).	Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Hasloh – Bönningstedt ist fertig gestellt, der Abschnitt Hasloh – Quickborn Süd soll zwischen 2010 umgesetzt werden.
Beschleunigung der Strecke Neumünster – Kaltenkirchen – Norderstedt mit Option auf Weiterführung bis Hamburg Hbf	Maßnahmen zur Beschleunigung werden aufgrund der hohen Kosten nicht weiterverfolgt.
Teilweise Durchbindung von Zügen bis Hamburg Hbf, abhängig von Kapazitäten im Hamburger S-Bahn-Netz und von der Finanzierbarkeit.	Derzeit verkehren Mo-Fr 11 Zugpaare, und Sa 12 Zugpaare zum Hamburger Hbf.
Büchener Kreuz	
Geplante Projekte	Sachstand
(Wieder-)Herstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Ratzeburg.	Inbetriebnahme der Kreuzung am 26.05.2008.
Integration des Schnellbusses Ratzeburg – Mölln – Hamburg-Wandsbek in das ITF-Konzept.	Das Angebot ist nicht planmäßig mit dem SPNV Angebot verknüpft. Zum Teil Anschlüsse in Mölln.
Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Lübeck und Lüneburg.	Die Maßnahme ist derzeit nicht finanziert und würde wegen der Anschlusssicherung in Büchen zu keiner Verbesserung (Umlafoptimierungen) führen.
Neue Station in Lübeck Flughafen, unter Abwägung zur Geschwindigkeitserhöhung.	Inbetriebnahme der Station am 26.05.2008.

Büsum – Bad Oldesloe	
Geplante Projekte	Sachstand
Neue Station Neumünster Stadtwald.	Station seit Dezember 2004 in Betrieb.
Ausweitung des Fahrplanangebotes zwischen Neumünster und Heide.	Maßnahme ist derzeit nicht finanziert.
Integration des Schnellbusses Bad Segeberg – Lübeck in das ITF-Konzept.	Schnellbusangebot seit November 2002. Fahrplan ist in ITF-Knoten Lübeck eingebunden. Ab ca. 10:00 Uhr gute Anschlüsse in Bad Segeberg in Richtung Neumünster.
Errichtung weiterer Schnellbuslinien.	Kein neues Schnellbusangebot bekannt.
Ausbau der Strecke Heide – Büsum für 100 km/h.	Maßnahme ist derzeit nicht finanziert.
Flensburg – Dänemark	
Geplante Projekte	Sachstand
Integration des Schnellbusses Niebüll – Flensburg in das ITF-Konzept.	Schnellbusangebot seit 2000. Z. T. lange Umsteigezeiten in Niebüll in/aus Richtung Westerland und Husum (je nach Zugankunft). Flensburger Bahnhof wird nur in Tagesrandlagen bedient.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien, z. B. im Korridor Husum – Flensburg.	Schnellbusangebot seit Sommer 2004 (Sonderburg-) Flensburg – Husum (BusXpres). Flensburger Bahnhof wird nicht bedient. In der Regel lange Umsteigezeiten in Husum in/aus Richtung Westerland und Husum. Guter Anschluss in Richtung Kiel und Bad St. Peter-Ording, aber nicht in die Gegenrichtung.
Neue Station am Standort Flensburg ZOB (1. Stufe) und Aufwertung der Station Flensburg-Weiche.	Maßnahme ist derzeit nicht finanziert.

Abschluss der Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke und Blockverdichtung zwischen Osterrönfeld und Rendsburg.	Nach aktuellem Stand sollen die Baumaßnahmen an der Rendsburger Hochbrücke spätestens im Jahr 2013 abgeschlossen sein.
Anpassung der Signaltechnik für Möglichkeit zur Zugflügelung in Neumünster.	Maßnahme soll nach der Ausschreibung des Netzes Mitte 2014 umgesetzt werden. Erst dann ist eine Zugflügelung zu vertretbaren Kosten möglich.
Neuordnung der Verkehre zwischen Hamburg (Hbf/Altona) – Neumünster und Rendsburg – Flensburg.	Maßnahme ist erst 2014 nach Ausschreibung des Netz Mitte sinnvoll.
Neue Station in Eggebek.	Die Station ist nur bei Einrichtung einer stündlichen Regionalbahnverbindung zwischen Jübek und Flensburg sinnvoll. Diese Angebotsausweitung ist derzeit nicht finanziert.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien.	Kein neues Schnellbusangebot bekannt.
<b>Kiel – Lübeck</b>	
<b>Geplante Projekte</b>	<b>Sachstand</b>
Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck für bis zu 140 km/h und zweigleisige Begegnungsabschnitte.	Fertigstellung erster Bauabschnitt (Kreuzungsbahnhof Plön, neue Station Kiel-Elmschenhagen, Modernisierung Ascheberg – Preetz) bis Ende 2009.
Weitere Züge zwischen Kiel und Lübeck.	Wird Ende 2009 umgesetzt.
Integration des Schnellbusses Bad Segeberg – Lübeck in das ITF-Konzept.	Schnellbusangebot seit November 2002. Fahrplan ist in ITF-Knoten Lübeck eingebunden. Ab ca. 10:00 Uhr gute Anschlüsse in Bad Segeberg in Richtung Neumünster.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien.	Keine neuen Schnellbusangebote bekannt.
Modernisierung Hauptbahnhof Lübeck.	Maßnahme im Jahr 2007 weitgehend abgeschlossen (Reisezentrum folgt im Sommer 2009).

Kiel – Bad St. Peter-Ording/ – Flensburg	
Geplante Projekte	Sachstand
Abschluss der Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke und Blockverdichtung zwischen Osterrönfeld und Rendsburg.	Nach aktuellem Stand sollen die Baumaßnahmen an der Rendsburger Hochbrücke spätestens im Jahr 2013 abgeschlossen sein.
Beseitigung der Langsamfahrstellen Owschlag, Kanalbrücke Rendsburg.	Langsamfahrstelle in Owschlag ist seit Ende 2005 beseitigt, Rendsburger Hochbrücke, s. o.
Einrichtung einer Kreuzungsstelle auf der Strecke Kiel – Rendsburg, um einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit zu ermöglichen.	Maßnahme ist abhängig von der Fertigstellung der Baumaßnahme Rendsburger Hochbrücke und der Finanzierbarkeit von Mehrleistungen.
Neue Stationen auf der Strecke Kiel - Rendsburg.	Maßnahme ist abhängig von der Fertigstellung der Baumaßnahme Rendsburger Hochbrücke und der Finanzierbarkeit von Mehrleistungen.
Zweigleisiger Ausbau Kiel Hbf – Kiel Hassee CITTI-PARK.	Maßnahme ist derzeit nicht finanziert. Teilausbau ist weiterhin sinnvoll.
Neue Stationen auf der Strecke Kiel – Flensburg.	Neue Haltepunkte ggf. bei Umsetzung der SRB Kiel.
Infrastrukturanpassungen auf der Strecke Kiel Hbf – Eckernförde zur Optimierung des Halbstundentaktes.	Bei den Planungen zur Einführung eines elektronischen Stellwerks werden entsprechende Maßnahmen geprüft.
Realisierung gleichzeitiger Einfahrten in den Kreuzungsbahnhöfen auf der Strecke Kiel – Flensburg.	Gleichzeitige Einfahrten in Gettorf und Süderbrarup sind bereits seit längerer Zeit möglich.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien (z. B. in den Korridoren Kappeln – Süderbrarup, Heide – Schleswig).	Schnellbusangebot seit 2005 Flensburg – Gelting – Kappeln. Der Bahnhof Flensburg wird nicht bedient.

Marschbahn	
Geplante Projekte	Sachstand
Ganzjähriges Angebot Niebüll – Esbjerg.	Seit 2003 ganzjähriges Angebot Niebüll – Tønder. Teilweise Durchbindung der Züge bis Esbjerg ab Sommer 2008.
Integration des Schnellbusses Niebüll – Flensburg in das ITF-Konzept.	Schnellbusangebot seit 2000. Z. T. lange Umsteigezeiten in Niebüll in/aus Richtung Westerland und Husum (je nach Zugankunft). Flensburger Bahnhof wird nur in Tagesrandlagen bedient.
Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge in Klanxbüll.	Maßnahme in 2002–2004 inkl. Modernisierung der Station umgesetzt.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien.	Schnellbusangebot Husum – Flensburg siehe Flensburg – Dänemark. Schnellbusangebote Brunsbüttel – Glückstadt seit 2006 mit Anschlüssen von/zu den Zügen aus/in Richtung Hamburg und Itzehoe (Mo–Fr).
Umbau ITF-Knotenbahnhof Heide.	Umsetzung der Maßnahme vsl. 2010.
Sanierung der Hochbrücke Hochdonn.	Fertigstellung im Sommer 2008.
Engpassbeseitigung Niebüll – Westerland, u. a. zweigleisiger Ausbau Niebüll – Klanxbüll (und ggf. weitere).	Realisierung gleichzeitiger Einfahrten in Lehnshallig in 2009 als erste Stufe zur Verbesserung des Betriebsablaufs.
Beginn/Ende der RE Hamburg – Westerland in Hamburg Hbf statt Altona.	Aufgrund der Trassenbelegung im Hamburger Hbf und der Verbindungsbahn ist ein Beginn/Ende aller Züge Hamburg – Westerland im Hamburger Hbf auch weiterhin nicht umsetzbar.
Neue Station in Hemmingstedt.	Maßnahmen wird aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht weiterverfolgt.

Vogelfluglinie	
Geplante Projekte	Sachstand
Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde und Beschleunigung der Strecke.	Geplante Fertigstellung Hamburg – Lübeck Ende 2008, Lübeck – Travemünde Ende 2009.
Ausweitung des werktäglichen Halbstundentaktes zwischen Hamburg und Lübeck auf die NVZ.	Verbesserung des Angebotes im neuen Verkehrsvertrag vereinbart. Umsetzung ab Betriebsaufnahme Ende 2009.
ESTW Lübeck Hbf und Ermöglichung des Gleiswechselbetriebes in Bad Schwartau.	Maßnahme 2003 fertig gestellt.
Vorlaufbetrieb Lübeck – Fehmarn mit neuer Station in Großenbrode.	Station Großenbrode seit 2003 in Betrieb, Station Lensahn seit 2005 in Betrieb. Seit 2005 regelmäßiger Zweistundentakt zwischen Neustadt und Puttgarden.
Stufenweise Einrichtung eines regelmäßigen SPNV Lübeck – Oldenburg – Fehmarn einschließlich Reaktivierung von Stationen.	siehe oben
Integration des Schnellbusses Bad Segeberg – Lübeck in das ITF-Konzept.	Schnellbusangebot seit November 2002. Fahrplan ist in ITF-Knoten Lübeck eingebunden. Ab ca. 10:00 Uhr gute Anschlüsse in Bad Segeberg in Richtung Neumünster.
Einrichtung weiterer Schnellbuslinien (z. B. in den Korridoren Kiel – Oldenburg, Eutin – Neustadt).	Einzelne Fahrten zwischen Eutin und Neustadt im Rahmen der Buslinie Kiel – Raisdorf – Plön – Eutin – Neustadt.
Neue Station in Ratekau.	Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt.
Kapazitätserweiterung auf der Strecke Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe.	Ab Ende 2009 Einsatz von Doppelstockwagen auch bei RB-Verbindungen.

## Abbildungsverzeichnis

**ABB 01:** Bahnlinien in Schleswig-Holstein, SPNV-Angebot 2008, Quelle: LVS, Seite 13

**ABB 02:** Entwicklung der Fahrleistung in Schleswig-Holstein, Quelle: LVS, Seite 14

**ABB 03:** Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008, Quelle: LVS, Seite 16

**ABB 04:** Barrierefreiheit im schleswig-holsteinischen Schienennetz Ende 2009, Quelle: LVS, Seite 18

**ABB 05:** Umsatzanteile SH-Tarif 2006, Quelle: LVS, Seite 21

**ABB 06:** Finanzierung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein 2007, Quelle: LVS, Seite 24

**ABB 07:** Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes, Quelle: LVS, Seite 25

**ABB 08:** Finanzierung des Bus-ÖPNV in Schleswig-Holstein nach der Kommunalisierung, Quelle: LVS, Seite 26

**ABB 09:** Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) nach Städten und Landkreisen in Prozent, Quelle: Omniphon GmbH, Landesweite Marktforschung 2007 in Schleswig-Holstein (2007), Seite 28

**ABB 10:** Genutzte Verkehrsmittel nach Städten und Kreisen, Anteile in Prozent, Quelle: Omniphon GmbH, Landesweite Marktforschung 2007 in Schleswig-Holstein (2007), Seite 29

**ABB 11:** Generelle Bewertung des Zugangebotes nach SPNV-Nutzung, Quelle: Omniphon GmbH 2007, Seite 30

**ABB 12:** Generelle Bewertung des Busangebotes nach Bus-Nutzung, Quelle: Omniphon GmbH 2007, Seite 30

**ABB 13:** Entwicklung der jährlichen Verkehrsnachfrage im SPNV (absolut in Pkm) zwischen 1996 und 2006 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg), Quelle: ITP 2008, Seite 31

**ABB 14:** Veränderung der Verkehrsnachfrage (Mo–So) zwischen 1995 und 2006 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg), Quelle: ITP 2008, Seite 32

**ABB 15:** Verkehrsnachfrage (Mo–So) 2006 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg), Quelle: ITP 2008, Seite 34

**ABB 16:** Ein- und Aussteiger im SPNV (Mo–So) 2006 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg), Quelle: ITP 2008, Quelle: LVS, Seite 36

**ABB 17:** Beziehung zwischen sozio-demografischer Entwicklung und Nahverkehrsnachfrage, Quelle: ITP 2008, Seite 40

**ABB 18:** Einwohnerentwicklung in Schleswig-Holstein gemäß der Prognose des Statistikamtes Nord, Quelle: ITP 2008, Seite 41

**ABB 19:** Entwicklung der Gesamtbevölkerung in Schleswig-Holstein 2005–2025 gemäß der Prognose des Statistikamtes Nord, Quelle: ITP 2008, Seite 42

**ABB 20:** Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler, Quelle: Statistikamt Nord 2008, Seite 45

**ABB 21:** Übernachtungen und Ankünfte in Schleswig-Holstein 2000-2007, Quelle: Statistisches Bundesamt, abgerufen Februar 2008, Seite 46

**ABB 22:** Kostenanteile im SPNV, Quelle: BAG-SPNV 2008, Seite 48

**ABB 23:** Veränderung des Zuschussbedarfs, Beispielrechnung Neumünster – Heide – Büsum, Quelle: LVS, Seite 50

**ABB 24:** Zuschuss zum SPNV in Schleswig-Holstein 2010, Quelle: LVS 2008, Seite 51

**ABB 25:** Weiterführung Stationsprogramm Schleswig-Holstein, Quelle: LVS, Seite 54

**ABB 26:** Qualitätskriterien und Messmethoden im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems; Quelle: LVS, Seite 62

**ABB 27:** Teilnetze im Wettbewerb Stand 2008, Quelle: LVS, Seite 64

**ABB 28:** Wettbewerbskonzept 2006-2028, Quelle: LVS, Seite 66

**ABB 29:** Veränderung der Verkehrsnachfrage 2005-2012, Umsetzung Szenario „Fortschreibung“, Quelle: ITP 2008, Seite 74

**ABB 30:** Veränderung der Verkehrsnachfrage 2005-2025, Umsetzung Szenario „Fortschreibung“, Quelle: ITP 2008, Seite 76

**ABB 31:** Veränderung der Verkehrsnachfrage 2005-2025, Umsetzung Szenario „Perspektive“, Quelle: ITP 2008, Seite 80

**ABB 32:** Vorschlag für ein landesweites Buslinien-Grundnetz, Quelle: LVS 2008, Seite 84

**ABB 33:** Finanzbedarf aus RegG-Mitteln im Nahverkehr in Schleswig-Holstein, Umsetzung Fortschreibung und Perspektive Quelle: LVS 2008, Seite 87

## Tabellenverzeichnis

TAB 01: Bahnhofsmaßnahmen 2003–2008, Quelle: LVS,  
Seite 17

TAB 02: Übersicht bestehender Schnellbuslinien, Quelle: LVS,  
Seite 20

TAB 03: Faktoren für die Gesamtbewertung von Angebotsänderungen im Nahverkehr, Quelle: LVS, Seite 49

TAB 04: Angebotsmaßnahmen Szenario „Fortschreibung“,  
Quelle: LVS 2008, Seite 73

TAB 05: Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive 2025“,  
Quelle: LVS 2008, Seite 78

TAB 06: Vorschlag für eine neue Struktur des Busverkehrs,  
Quelle: LVS 2008, Seite 85

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	IC	InterCity	QMS	Qualitätsmanagementsystem
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	ICE	InterCityExpress		
AKN	AKN Eisenbahn AG	ITF	integraler Taktfahrplan	RB	RegionalBahn
Abzw.	Abzweig	ITP	Intraplan Consult BmH	RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
				RB SH	DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.	LNVP	landesweiter Nahverkehrsplan	RE	RegionalExpress
BSchwAG	Bundesschienenwege-Ausbaugesetz	LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH	RegG	Regionalisierungsgesetz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland	MIV	Motorisierter Individualverkehr	SGB	Sozialgesetzbuch
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	MWV	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	SH	Schleswig-Holstein
				SHB	Schleswig-Holstein-Bahn GmbH
DB AG	Deutsche Bahn AG			SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
		NBE	nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
EC	EuroCity	NEG	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (früher NVAG)	SRB	StadtRegionalbahn Kiel
EFM	elektronisches Fahrgeldmanagement			StBA	Statistisches Bundesamt Deutschland
EU	Europäische Union	NIT	Institut für Tourismus- und Bäderforschung Nordeuropa GmbH		
				VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
GPRS	General Packet Radio Service (Allgemeiner Paketorientierter Funkdienst)	NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH	ZAST	Zentrale Abrechnungsstelle Schleswig-Holstein-Tarif GmbH (jetzt NSH)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (früher ZAST)		
GVOBl	Gesetz- und Verordnungsblatt	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr	Zugkm	Zugkilometer
		ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz (Gesetz über den öffentlichen Personennah verkehr)		
Hbf	Hauptbahnhof				
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH	PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
HVZ	Hauptverkehrszeit	Pkm	Personenkilometer		

## Quellenverzeichnis

BAG-SPNV Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.,  
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin, [www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)

Deutsche Bahn AG, Stephensonstr. 1, 60326 Frankfurt/Main, [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

ITP Intraplan Consult GmbH, Orleansplatz 5a, 81667 München,  
[www.intraplan.de](http://www.intraplan.de)

LVS Schleswig-Holstein GbmH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel,  
[www.lvs-sh.de](http://www.lvs-sh.de)

omniphon, Magazingasse 3, 04109 Leipzig, [www.omniphon.de](http://www.omniphon.de)

Statistisches Bundesamt, Gustav-Stresemann-Ring 11, 65189 Wiesbaden,  
[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

Statistisches Landesamt, Fröbelstr. 15, 24113 Kiel

## Impressum

Herausgeber	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Postfach 7128, 24171 Kiel
Verfasser	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Gestaltungskonzept	boy Strategie und Kommunikation Düppelstr. 60, 24105 Kiel
Satz, Karten, Lektorat	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Copyright	LVS Schleswig-Holstein mbH
Herstellung	Druckerei xyz, Kiel
Vertrieb	LVS Schleswig-Holstein mbH
Auflage	10.000 Ex.
Januar 2009	



Motiv aus dem Sommermagazin

Yona Rade

