

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 16/4273

Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Kiel, 12. Mai 2009

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Schleswig-Holsteinische Landtag hat in seiner 109. Sitzung am 27. März 2009 den Bericht zum LNVP (Drs. 16/2449) behandelt und an den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung überwiesen.

Selbstverständlich stelle ich Ihnen die Stellungnahmen der Beteiligten zur Verfügung und freue mich auf eine konstruktive Debatte mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Jörn Biel

Anlage: Stellungnahmen nach Beteiligten

LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Landesweiter Nahverkehrsplan 2008 - 2012

Stellungnahmen nach Beteiligten

Stand: 15.04.2009

AKN Eisenbahn AG (Nr. 1)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Zum Abschnitt 5.1 Angebotsmaßnahmen, Variante "Fortschreibung", Nachfrageveränderung 2005 - 2025, Seiten 76+77:</p> <p>In Anlehnung an unsere Argumentation zu den für das Jahr 2012 genannten Nachfrage-Erwartungswerten halten wir die für das Jahr 2025 genannte Nachfrageerwartung für die Linien A 1, A 2 und A 3 für zu gering angesetzt. Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen der vergangenen Jahre gehen wir von einem stärkeren Wachstum aus. Auch in dieser Darstellung weist die VGN-Linie A 2 ein deutliches Wachstum oberhalb der für die A 1 und A 3 genannten Werte auf. Hier gilt ebenfalls, dass uns auch für die langfristige Entwicklung keine Erkenntnisse vorliegen, die eine derart unterschiedliche Entwicklung begründen könnte.</p> <p>Wir bitten um kurze Erläuterung oder ggf. Korrektur.</p> <p>Für die Strecke Neumünster - Heide - Büsum liegen in der langfristigen Betrachtung kaum andere Erwartungswerte zur Nachfrage als in der mittelfristigen Betrachtung vor. Wir gehen davon aus, dass für diese Strecke der Rückgang der Schülerzahlen durch die zunehmende Bedeutung des Freizeitverkehrs und die zunehmend "diffusen" Reisewege außerhalb der Ballungsräume ausgeglichen wird.</p> <p>In den in Tabelle 05 bzw. auf Seite 73 dargestellten Angebotsmaßnahmen sind für die AKN keine Maßnahmen zur Angebotsverdichtung bzw. Streckenausbauten genannt. Aus unserer Sicht ist der Ausbau der Strecke (Neumünster -) Bad Bramstedt - Kaltenkirchen zu ergänzen (Beschleunigung auf 100 km/h sowie der zweigleisige Ausbau als Grundlage zur Angebotsverdichtung und zur Pünktlichkeitssteigerung), ebenso der Ausbau der bisher nicht 2-gleisigen Streckenabschnitte zwischen Kaltenkirchen und Quickborn. Im Vordergrund steht dabei der vollständige zweigleisige Ausbau, fallweise aber auch beispielsweise die Beseitigung von höhengleichen Kreuzungen o.ä..</p> <p>In Zusammenhang mit dem gegenüber dem LNVP-Entwurf AKN-seitig erwarteten höheren Nachfragezuwachs und auf Basis der Erkenntnisse zur aktuellen Nachfrage ist auch die (Sitzplatz-) Kapazität des derzeitigen Angebotes in bestimmten Situationen nicht mehr ausreichend. Das derzeit stark optimierte Verkehrsangebot der AKN (Taktausdünnung und Schwächung der Triebwagen-Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten) führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen und wachsender Anzahl von Anfragen nach Bereitstellung größerer Kapazitäten. Auch in der Hauptverkehrszeit stößt die bereitgestellte Kapazität bereits vereinzelt an ihre Grenzen.</p> <p>Wir bitten daher, vor dem Hintergrund des zu erwartenden Nachfragezuwachses folgende Maßnahmen für die von der AKN bedienten Strecken vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an Werktagen weitere Züge zur Taktverdichtung in Ergänzung zum heutigen 10-Minuten-Takt der Linien A 1 (Hamburg Hbf - Eidelstedt - Kaltenkirchen, verdichtetes Angebot von/nach Bad Bramstedt) und A 2 - in den Nebenverkehrszeiten sonnabends (später Nachmittag + Abend) und sonntags (tagsüber) Verdichtung des Angebotes zum 20-Minuten-Takt auf den Linien A 1 Süd und A 2 - Angebotsverdichtung in den derzeitigen 2-Std-Taktintervallen an Wochenenden im Linienabschnitt A 1 Nord - Nachtverbindungen Fr/Sa und Sa/So als Ergänzung zu den Nachtverkehren der S- und U-Bahn im Großraum Hamburg - Durchfahrten der AKN-Linie A 1 zum/vom Hamburger Hbf auch an Sonntagen - ergänzend im Sommerhalbjahr Bestellung von Mehrfachtraktionen an Wochenenden im Sommerhalbjahr auf der Linie A 1 (u.a. wegen massiver Zunahme der Fahrradmitnahme). 	81	<p>Nachfragezahlen:</p> <p>Im Gegensatz zur AKN / SHB gehen die LVS und der Gutachter, der die Studie zu den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV erstellt hat, nicht davon aus, dass die in der Vergangenheit zweifellos erzielten Zuwächse sich langfristig in dem gleichen Maße fortsetzen. Der Nachfragerückgang auf der Linie 137 Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster resultiert aus Verlagerungen auf die Linie 138. Aufgrund des dichteren Taktes auf der Linie 138 und zusätzlicher, nach Kaltenkirchen durchgebundener Züge kann es für einen Teil der Reisenden günstiger sein, anstatt wie bisher die Linie 137 die Linie 138 zu nutzen. Wir schätzen die Zunahme des Freizeitverkehrs nicht so hoch ein, dass die von uns prognostizierte Entwicklung auf der Strecke Neumünster - Heide - Büsum korrigiert werden sollte.</p> <p>Gerne kann die AKN ihre Erkenntnisse bereitstellen, die darauf hinweisen, dass sich die bisherige Entwicklung im gleichen Umfang fortsetzt.</p> <p>Ausbau NMS-Kaltenkirchen:</p> <p>Angesichts des Potentials ist ein weiterer Ausbau der Strecke Neumünster-Kaltenkirchen nachrangig gegenüber anderen Ausbauvorhaben.</p> <p>Eine Beschleunigung der Fahrzeit ist mit den derzeit eingesetzten Fahrzeugen des Typs VT2E nicht möglich. Neue Fahrzeuge könnten hier eine Fahrzeiterparnis erzielen. Jedoch ist zu beachten, dass bei gleicher Ankunft und Abfahrt in Kaltenkirchen die Systemkreuzung in Bad Bramstedt so nicht mehr möglich ist. Insofern sollte dann über ein Linienneueinrichtung A2 NMS-Norderstedt und A1 Kaltenkirchen-Eidelstedt nachgedacht werden.</p> <p>Die skizzierten Wünsche zur Angebotsausweitung sind abhängig von der Finanzierbarkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit und bedürfen in Teilen einer Einigung mit der FHH. Einer Ausweitung des durchgehenden Verkehrs zum Hamburger Hbf steht die LVS angesichts der bisherigen Nachfrage kritisch gegenüber.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Zum Abschnitt 5.1, Seiten 75, 77 und 81:</p> <p>Die Überschriften der Legenden (Abb. 29, 30 und 31) zu den jeweils voranstehenden Karten der Nachfrageentwicklung müsste nach unserer Interpretation dahingehend korrigiert werden, dass es sich um richtungsbezogene Werte handelt ("Anzahl Personenfahrten pro Tag und Richtung").</p>	82	<p>Die Daten beziehen sich auf beide Richtungen. Es geht hier jedoch um eine Querschnittsbelastung und nicht um das Gesamtverkehrsaufkommen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Zu Abschnitt 2.1 Angebot 2008; hier: Seite 15</p> <p>Für die nicht in die Trassensicherung aufgenommenen Strecken besteht mindestens die Gefahr der langfristigen Entwidmung, zumeist aber auch die nachfolgend anderweitige Verwendung der Trassen(-flächen). Durch die drohende Zerschlagung der Trassen wird die ggf. zukünftig wieder gewünschte Reaktivierung einer Schienenverbindung nahezu unmöglich. Bei der Trassensicherung ist nicht nur von einer heute vorhandenen Nachfrage auszugehen, sondern auch von der weiteren Entwicklung der Pendlerströme und Freizeitverkehre. Dabei kann auch die "Netzwerk" einer Strecke eine entsprechende Rolle spielen - so z.B. bei der Strecke Neumünster - Ascheberg, die den Raum Neumünster auf kürzestem Weg mit dem Raum Ostholstein verbindet und zudem in Randlage des langfristig noch mit (geringen) Wachstum eingeschätzten Hamburger Umlandes liegt (siehe Karte Seite 42).</p> <p>Für die Strecke Neumünster - Ascheberg schlagen wir daher vor, sie wieder in die Trassensicherung aufzunehmen und somit langfristig die Option auf deren Reaktivierung zu wahren.</p>	<p>83</p>	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zum Abschnitt 2.5 Verkehrsmarkt, Seiten 32 + 33:</p> <p>Der Zuwachs der Verkehrsnachfrage im SPNV 1995 - 2006 betrug auf den von der AKN bedienten Strecken gemittelt 63,7%. Bei etwaigem Bedarf für linienabschnittsweise aufgeteilte Daten bitten wir um Rücksprache.</p> <p>Wir bitten um Aufnahme in den LNVP (Darstellung in der Grafik Seite 32 und entsprechende Änderung des Begleittextes auf Seite 33, insbesondere Korrektur des letzten Absatzes.</p>	<p>84</p>	<p>Die Entwicklung auf den Strecken der AKN wurde nachträglich berechnet und in die Karte und den Text eingefügt. Die Abweichungen zu den Berechnungen der AKN beruhen auf den bereits oben genannten unterschiedlichen Ansätzen (durchschnittliches Aufkommen zu Gesamtaufkommen).</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Zum Abschnitt 5.1 Angebotsmaßnahmen, Variante "Fortschreibung", Nachfrageveränderung 2005-2012, Seiten 73 - 75:</p> <p>Der mittelfristige Nachfragezuwachs auf den AKN-Linien A 1, A 2 und A 3 wird offenbar je nach Linie bzw. Abschnitt sehr unterschiedlich eingeschätzt. Der Zuwachs auf der VGN-Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd ist mit 12% zum Basisjahr 2005 aus unserer Sicht niedrig angesetzt. Für die Zuwächse auf den Strecken Ulzburg Süd/Henstedt-Ulzburg - Elmshorn (1%), Kaltenkirchen - Neumünster (1%) und Eidelstedt - Kaltenkirchen (2%) wurden aus unserer Sicht deutlich zu niedrige Ansätze gewählt. Der in den letzten Jahren erzielte Zuwachs liegt erheblich über diesen Werten. Es liegen uns keine Erkenntnisse vor, dass bis zum Jahr 2012 die erreichten Zuwächse auf die im LNVP-Entwurf genannten Erwartungswerte zurückgehen sollten. Wir bitten daher um kurze Erläuterung, weshalb die Zuwächse so niedrig und in Bezug auf die Linien A 2 vs. A 1/A 3 derart unterschiedlich eingeschätzt werden.</p> <p>Für die Strecke Neumünster - Heide - Büsum (derzeit von der SHB bedient) gehen wir davon aus, dass die genannten Erwartungswerte von -2% bis -8% vor allem auf einen prognostizierten Rückgang der Schülerverkehre zurückzuführen sind. Die Tendenz der vergangenen Jahre weist auch hier ein Wachstum der Fahrgastzahlen auf; nach Einführung der dritten SH-Tarif-Stufe in Dithmarschen ist dort offenbar nochmals mit einer Zunahme des Schülerverkehrs zu rechnen. Auch für diese Strecke halten wir die gewählten Ansätze zum Basisjahr 2005 für deutlich zu niedrig gewählt.</p> <p>Wir bitten um kurze Begründung der genannten Werte bzw. Korrektur.</p>	<p>85</p>	<p>Im Gegensatz zur AKN / SHB gehen die LVS und der Gutachter, der die Studie zu den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV erstellt hat, nicht davon aus, dass die in der Vergangenheit zweifellos erzielten Zuwächse sich in den nächsten fünf bis sieben Jahren (je nach Betrachtung des Bezugsjahres) in dem gleichen Maße fortsetzen. Der Nachfragerückgang auf der Linie 137 Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster resultiert aus Verlagerungen auf die Linie 138. Aufgrund des dichteren Taktes auf der Linie 138 und zusätzlicher, nach Kaltenkirchen durchgebundener Züge kann es für einen Teil der Reisenden günstiger sein, anstatt wie bisher die Linie 137 die Linie 138 zu nutzen. Gerne kann die AKN ihre Erkenntnisse bereitstellen, die darauf hinweisen, dass sich die bisherige Entwicklung im gleichen Umfang fortsetzt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Zu Abschnitt 4.6 Organisation und Zusammenarbeit, Seite 69:</p> <p>Aus Sicht der AKN besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern einerseits und den Verkehrsunternehmen andererseits, obwohl keine Verkehrsverbund- bzw. Infrastrukturorganisation besteht. Dies ermöglicht auch, auf örtliche, strecken- oder unternehmensspezifische Belange individuell einzugehen, ohne ggf. verbundweit geltende Regelungen umgehen zu müssen. Die Effizienz der bestehenden Strukturen wird - gerade im Vergleich zum benachbarten HVV mit seiner ausgeprägten Verwaltung und Regelungsfülle - von uns als ausgesprochen hoch eingeschätzt.</p> <p>Die konkreten Vorteile der hier angeregten zusätzlichen Strukturen werden nicht genannt. Zudem ist zu befürchten, dass der Aufbau eines Verkehrsverbundes und einer Infrastruktur-Agentur mit Kosten durch Personalaufbau verbunden ist und Entscheidungen aufgrund der sich unvermeidbar ausbildenden Zuständigkeiten und Hierarchien verzögert werden. Aus unserer Sicht widerspricht dies klar der Forderung nach Effizienzsteigerung, zumal diese sich nach unserer Ansicht nicht nur an die Verkehrsunternehmen (vgl. Abschnitt 5.2, Seite 89 des LNVP-Entwurfes), sondern auch an die Aufgabenträger richten muss.</p>	<p>86</p>	<p>Land und LVS schlagen vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmeverteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Tarif, Kommunikation und Beschwerdemanagement.</p> <p>Die Idee zur Gründung eines Verbundes ist schon im zweiten LNVP enthalten. Hintergrund war schon damals die Idee, die Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu stärken. Und gemeinsame Interessen auch für den Fahrgast deutlich nach außen zu vertreten. Zur Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem Gesamtsystem müssen Grenzen überwunden werden. Welche Organisationsform und -größe die richtige ist, soll in der nächsten Zeit diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Die Gründung einer Agentur, die landesweit für die Infrastruktur zuständig ist, ist ein langfristiges Ziel.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Bei der Beurteilung über die Sinnfälligkeit der vorgeschlagenen Organisation sind aus unserer Sicht zunächst verschiedene Aspekte zu klären, die Grundlage des Entscheidungsprozesses sein müssen. In diesem Zusammenhang bitten wir, die Forderungen zum Aufbau eines Verkehrsverbundes und einer Infrastrukturagentur um Erläuterungen zu folgenden wesentlichen Fragestellungen zu ergänzen:</p> <p>1.) Welche Defizite oder Differenzen benennt die LVS, die zu der Erkenntnis führen, dass sie nur mit den genannten Strukturen zu beseitigen wären?</p> <p>2.) Welche konkreten Aufgaben auf regionaler und überregionaler Ebene sollen die Organisationen übernehmen?</p> <p>3.) Mit welchen Kompetenzen sollen die Organisationen ausgestattet werden?</p> <p>4.) Mit welchem zusätzlichen Personalaufwand wird für diese Organisationen gerechnet?</p> <p>5.) Wie soll der entstehende Aufwand finanziert werden? Sind Diese Kosten in den weiteren Betrachtungen (Nahverkehr bis 2025) enthalten?</p> <p>6.) Auf welche Weise wird sichergestellt, dass dieser Aufwand weder offen noch versteckt aus den dem SPNV/ÖPNV zufließenden Mitteln finanziert wird?</p> <p>7.) Wie wird sichergestellt, dass ein auf Aufgabenträgerseite ausgeweiteter Verwaltungsapparat nicht zu Mehraufwand bei den Verkehrsunternehmen führt (wie z.B. zurückliegend: QMS)?</p>		<p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Zm Abschnitt 5.2 Finanzierung, Seite 86:</p> <p>Wir bitten um kurze Erläuterung, ob in den genannten Beträgen auch die ggf. zusätzlichen Verwaltungskosten für die in Abschnitt 4.6 genannten, ausgeweiteten Aufgabenträger-Strukturen enthalten sind, wie hoch diese Kosten eingeschätzt werden und welche Form der Finanzierung der zusätzlichen Kosten angedacht ist.</p>	87	<p>In den Beträgen sind keine zusätzlichen bzw. verringerten Verwaltungskosten enthalten, da diese noch nicht feststehen. Siehe hierzu auch Antwort zum Thema \"Verbund\".</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Zur Darstellung der des Zuschusses zum SPNV in Schleswig-Holstein 2010, Seite 51:</p> <p>Sowohl in der Grafik als auch im begleitenden Text wird auf eine Darstellung der Hintergründe für die stark unterschiedlichen Zuschüsse verzichtet. Zudem beinhalten die dargestellten Werte die Beträge für die Infrastrukturnutzung. Insofern ist für jede Linie prinzipiell eine Einzelbetrachtung erforderlich; die Form der Darstellung suggeriert jedoch eine direkte Vergleichbarkeit der einzelnen Linien. Wegen der fehlenden Hintergründe und im Kontext der Abschnitts-Überschrift \"Effizienter Nahverkehr\" erscheinen einzelne Verkehre (unzutreffend) als unangemessen hoch bezuschusst.</p> <p>Die im Zuschuss enthaltenen Infrastrukturkosten verzerren überdies einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Busverkehr.</p> <p>Wir bitten daher, im Säulendiagramm die Kosten für Infrastruktur und Betrieb getrennt auszuweisen. Zudem bitten wir darum, den Begleittext um einen deutlichen Hinweis zu ergänzen, dass die Zuschüsse von zahlreichen Faktoren des jeweiligen Verkehrs abhängen und die Darstellung lediglich die für das Jahr 2010 erwartete Zuschuss-Situation abbildet, die jedoch für ein Benchmarking ohne nähere Hintergrundkenntnisse jedoch nicht tauglich ist.</p>	88	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Zur Umsetzung der gemäß LNVP 2003-2007 geplanten Maßnahmen (Anhang; ab Seite 92):</p> <p>AKN-Stammnetz; Seite 92:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Fertigstellung des Abschnittes Hasloh - Quickborn Süd ist nach aktuellem Sachstand für das Jahr 2010 projektiert. - Die Anzahl der AKN-Züge der zum/vom Hamburger Hbf durchgebundenen Züge beträgt im Jahresfahrplan 2008 an Mo-Fr 11 Züge in Richtung Hbf, 8 Züge aus Richtung Hbf (prinzipiell 11 Zugpaare), an Sa 12 Züge in Richtung Hbf, 11 Züge aus Richtung Hbf (prinzipiell 12 Zugpaare). <p>Die Feststellung, der Ausbau des Abschnittes Kaltenkirchen - Bad Bramstedt werden aufgrund \"hoher Kosten\" nicht weiterverfolgt, können wir nicht nachvollziehen. Wir bitten hierzu um nähere Erläuterung.</p> <p>Büsum - Bad Oldesloe; Seite 93:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur kurzen Beschreibung des geplanten Projektes \"Ausweitung des Fahrplanangebotes zwischen Neumünster und Heide\" bietet sich an, die notwendigen Maßnahmen (höhere Streckengeschwindigkeit und Verlagerung des Kreuzungspunktes) zu nennen. - Zur Vermeidung von Missverständnissen bitten wir um Prüfung, ob bei der für den Abschnitt Heide - Büsum genannten Ausbaumaßnahme auf 100 km/h ggf. stattdessen der Abschnitt Neumünster - Heide zu nennen ist. 	89	<p>zum AKN-Stammnetz:</p> <p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Zum Ausbau Neumünster - Norderstedt:</p> <p>Gemeint war der Ausbau der Strecke für schnelle Verkehre von Kiel zum Flughafen Hamburg (\"Schienenflieger\"). Dieses Projekt wird nicht weiterverfolgt. Der dargestellte Sachstand sollte aus Sicht des Landes nicht korrigiert werden.</p> <p>Zur Strecke Büsum-Bad Oldesloe:</p> <p>Die dargestellten Maßnahmen waren die Maßnahmen die für die Laufzeit des LNVP 2003-2007 vorgeschlagen waren. Die Begründungen entsprechen dem heutigen Sachstand.</p> <p>Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: k.A.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Zu Abschnitt 2.1 Angebot 2008, Seiten 16 + 17:</p> <p>Aus unserer Sicht ist bei den Kapazitätsengpässen auch der Abschnitt Neumünster - Hohenwestedt - Heide zu nennen. Hier gilt analog zur Strecke Neumünster - Bad Oldesloe, dass nur eine Kreuzungsstelle vorhanden ist. Die Strecke erfordert eine Fahrplankonstruktion, die eine Angebotserweiterung nicht bzw. nachfragegerechte Fahrplankonstruktion kaum zulässt. Verspätungen können nur schlecht abgebaut werden und führen zu Folgeverspätungen entgegenkommender Züge. Der Bau zusätzlicher Kreuzungsstellen würde die Leistungsfähigkeit der Strecken deutlich erhöhen. Zudem bestünde die Möglichkeit, verspätete Züge an anderen Stellen kreuzen zu lassen und in diesen Fällen die Betriebslage zu entspannen. Wir bitten daher, für beide Strecken im LNVP den Bau von zusätzlichen Kreuzungsstellen zu empfehlen.</p>	<p>90</p>	<p>Die Infrastruktur zwischen Neumünster und Heide wurde Mitte der 1990er Jahren in Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein auf den heutigen Stand gebracht und entspricht den Anforderungen, die sich aufgrund des bestellten Zugangebotes ergeben. Der Wunsch nach weiteren Kreuzungsbahnhöfen zwischen Heide und Neumünster ist nachvollziehbar, wird derzeit vom Land aber nicht prioritär weiterverfolgt, da hierfür keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zum Abschnitt 4.3 Kommunikation, Seite 59:</p> <p>Aufgrund ihres allgemeinen, flächendeckenden Charakters können die allgemeinen Basisinformationen der Aufgabenträger bzw. Verbünde die regionalen / lokalen Besonderheiten des öffentlichen Verkehrs nicht vollständig abbilden. Die Kommunikationsmaßnahmen der Unternehmen setzen daher zumeist dort an, wo die allgemeinen Basisinformationen der Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbünde/-gemeinschaften aufhören oder - z.B. durch Überlagerung verschiedener Tarife - nur Ausschnitte des Gesamtangebotes darstellen.</p> <p>In den von den Verkehrsunternehmen herausgegebenen Materialien werden üblicherweise Themen aufbereitet, die speziell auf den regionalen bzw. lokalen Kundenkreis zugeschnitten sind. Die Darstellung im Rahmen des Corporate Design des Verkehrsunternehmens ermöglicht eine strecken- und regionspezifische Information und Identifizierung unabhängig von den Verbänden. Über die Verwendung der Dachmarken-Claims ("Partner im HVV" bzw. "Mein Weg") wird die Zugehörigkeit in das jeweilige Nahverkehrsangebot deutlich. Diese Vorgehensweise hat sich zumindest für die Regionen mit mehreren gültigen Tarifen - wie z.B. das Hamburger Umland - bewährt. Erfahrungsgemäß werden die von den Verkehrsunternehmen herausgegebenen Informationen wegen ihrer nachfragegerechten Inhalte seitens der Fahrgäste im Vergleich mit den durch die Verbünde bzw. Aufgabenträger herausgegebenen Basisinformationen sogar bevorzugt.</p> <p>Der im genannten Textzitat implementierten Aussage, die Kommunikationsmaßnahmen hätten einen geringen Kundennutzen und würden im Wesentlichen den Unternehmensinteressen dienen, muss daher deutlich widersprochen werden. Die Aussage steht im Widerspruch zur Erkenntnis der Marketinglehre, wonach gerade die Individualität der im Markt eingeführten Marken einen hohen Stellenwert haben. In diesem Zusammenhang sollte auch dort von einer weiteren Vereinheitlichung des Informationslayouts abgesehen werden; insbesondere dort, wo keine 100%ige Zuordnung zu einem Verbund möglich ist.</p> <p>Wir bitten daher, die Aussagen dieses Abschnittes dahingehend abzuändern, dass die von den Verkehrsunternehmen herausgegebenen Informationen als sinnvolle Ergänzung der allgemeinen Basisinformationen anerkannt und auch aufgabenträgerseitig akzeptiert werden.</p> <p>Unabhängig hiervon sind zusätzlich folgende Aspekte zu nennen:</p> <p>In Zusammenhang mit der projektierten Darstellung bestimmter SH-Tarif-Angebote wird zumindest seitens der AKN und SHB die Zusammenarbeit mit der LVS bzw. dem Aufgabenträger begrüßt. Dennoch muss auch an dieser Stelle der Hinweis auf die weitgehende Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen für den Tarif hingewiesen werden.</p> <p>Zum Abschnitt "Kundendialog" bitten wir um Ergänzung, dass er den direkten Kontakt zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen weder ersetzen kann noch soll, sondern lediglich als ergänzende Maßnahme dient.</p>	<p>91</p>	<p>Die Aussagen des LNVP werden entsprechend ergänzt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Zur Vorstellung des Konzeptes eines Buslinien-Grundnetzes, Seiten 84/85:</p> <p>Die Vertaktung und gezielte Verknüpfung regionaler Buslinien mit dem SPNV sowie deren Einbindung in den ITF wird seitens der AKN und SHB ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang sollte ggf. nochmals auf die Bedeutung der auf den ÖPNV/SPNV abgestimmten Schulzeiten hingewiesen werden, da die Schülerverkehre auch zukünftig einen</p>	<p>92</p>	<p>Der Schülerverkehr spielt ohne Frage im ÖPNV in Schleswig-Holstein eine große Rolle. Dennoch ist es Ziel, ein attraktives Angebot im Nahverkehr für möglichst viele Zielgruppen zu schaffen. Wenn mehr Kunden künftig den Nahverkehr wählen, können alle davon (finanziell) profitieren.</p> <p>Im Rahmen der Erläuterung des Vorschlages zum Buslinien-Grundnetz wird die Position des Landes und der LVS zum Parallelverkehr durchaus</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>wesentlichen Beitrag zur Finanzierung und Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs leisten werden.</p> <p>Das skizzierte Buslinien-Grundnetz weist zu verschiedenen Eisenbahn-Verkehren Parallelverbindungen auf, so u.a. in den Abschnitten Neumünster - Hohenwestedt, Hanerau-Hademarschen - Heide und Heide - Büsum. Zwar wird bereits zuvor im LNVP darauf hingewiesen, dass eine Entscheidung zwischen Bahn- und Busverkehr jeweils im Einzelfall zu treffen ist und gemäß Seite 85 Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden werden sollen.</p> <p>Tabelle 07 auf Seite 85 lässt jedoch die Vermutung zu, dass Busverkehre planmäßig und gezielt als HVZ-Verstärkung des SPNV eingesetzt werden sollen. Diese heute lediglich in Einzelfällen zur Ausweitung der Kapazitäten durchgeführte Maßnahme stellt aus unserer Sicht keine optimale Problemlösung für eine regelmäßig auftretende Nachfragespitze dar, weil sie schwieriger zu kommunizieren ist und sich die Fahrgastströme nicht immer optimal lenken lassen. Diese Lösung führt zwar zu einem vermeintlich wirtschaftlichen Einsatz von Zügen mit geringeren Kapazitäten, wird jedoch tatsächlich mit der Bestellung vergleichsweise sehr teurer Busleistungen in der HVZ erkaufte. Eine weitere Folge der Kapazitäts(über)optimierung im SPNV sind die zunehmend fehlenden Platzreserven für die Fahrrad- und Gruppenbeförderung.</p> <p>Eine Entlastung und für die Fahrgäste verlässliche Situation kann lediglich über eine ausreichende Bereitstellung von Kapazitäten im SPNV erfolgen. Ergänzende Busverkehre sollten lediglich im Falle nicht vorhersehbarer bzw. kurzfristiger Kapazitätsengpässe vorgehalten werden, nicht jedoch im Rahmen eines langfristig angelegten Eisenbahnverkehrskonzeptes. Wir bitten, diesen Sachverhalt zu berücksichtigen.</p> <p>Unabhängig hiervon bitten wir darum, den im Grundnetz skizzierten Bus-Parallelverkehr zur Eisenbahnstrecke Neumünster - Hohenwestedt (-Heide) zu streichen. Die Eisenbahnverbindung lässt hier ohne weiteren Streckenausbau und ohne zusätzliche Fahrzeugbeschaffung einen Stundentakt und damit eine befriedigende Erschließung der Region zu. Eine parallel verkehrende Buslinie gemäß Anforderungen des Grundnetzes (vertaktes, gegenüber Erschließungsverkehren ggf. direkte/verkürzte Linienführung) stellt eine vermeidbare Konkurrenzierung des Eisenbahnverkehrs dar.</p>	<p>verdeutlicht. Parallelverkehre sollen generell vermieden werden und nur dort vorkommen, wo Leistungen durch den SPNV kurz- oder mittelfristig nicht erbracht werden können. Langfristig gesehen sind Parallelverkehre auszuschließen, um eine hohe Auslastung des SPNV zu generieren. Dennoch ist auf regionaler Ebene eine Diskussion mit den jeweiligen Akteuren über Parallel- vs. Zubringerverkehr nicht auszuschließen und muss im Einzelfall geprüft werden. Tabelle 7 ist als Vorschlag für eine Struktur des Busverkehrs zu verstehen. Über die Produktdifferenzierung und die genaue Aufgabe der verschiedenen Produkte möchte das Land und die LVS mit allen Beteiligten diskutieren.</p> <p>Der Streckenabschnitt Neumünster-Hohenwestedt wird aus der Karte zum Buslinien-Grundnetz heraus genommen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Zum Abschnitt 5.1 Angebotsmaßnahmen, Variante "Perspektive", Nachfrageveränderung 2005 - 2025, Seiten 78 - 83:</p> <p>Nach unserem Verständnis sollten die Nachfrage-Erwartungswerte der Perspektiv-Variante aufgrund des besseren verkehrlichen Angebotes generell höher liegen als in der Fortschreibungs-Variante. Dies müsste auch für Strecken gelten, die nicht direkt für Angebotsverbesserungen vorgesehen sind, die aber indirekt - z.B. wegen verbesserter Anschluss-Situation - vom verbesserten Verkehrsangebot profitieren. Mindestens sollten aber die Zuwachserwartungen der Fortschreibungsvariante erreicht werden.</p> <p>Gemäß der auf Seite 80 abgebildeten Grafik werden in der Perspektiv-Variante jedoch gegenüber der Fortschreibungsvariante offenbar für folgende Strecken schlechtere Prognosen abgegeben (jeweils langfristig auf das Jahr 2025 bezogen):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Kaltenkirchen - Neumünster (Perspektive: +3%, Fortschreibung: +5%) 2.) Neumünster - Hohenwestedt (Perspektive: -6%, Fortschreibung: -2%) 3.) Hohenwestedt - Heide (Perspektive: -12%, Fortschreibung: -6%) 4.) Bad Oldesloe - Bad Segeberg (Perspektive: +2%, Fortschreibung: +7%) 5.) Bad Segeberg - Neumünster (Perspektive: -4%; Fortschreibung: 0%) <p>Diese Zusammenhänge erscheinen uns fragwürdig; wir bitten um Erläuterung bzw. ggf. Korrektur.</p> <p>Unabhängig von diesem Aspekt erscheinen uns auch die in der Perspektiv-Variante genannten Zuwachserwartungen als z.T. deutlich zu gering; wir bitten daher ebenfalls um Prüfung bzw. ggf. Korrektur der genannten Werte. Insbesondere die Berücksichtigung des "Drei-Achsen-Konzeptes" müsste unabhängig von einer ggf. noch zu berücksichtigenden Flughafen-Anbindung zu einem deutlichen Nachfragezuwachs führen. Das langfristig vorhandene Fahrgastpotenzial liegt sicherlich deutlich oberhalb des prognostizierten 16%igen Zuwachs' für die Linie A 1 im Abschnitt Eidelstedt - Kaltenkirchen.</p> <p>Entsprechend der Feststellungen zur Fortschreibungsvariante gilt auch hier, dass auf Basis der Erkenntnisse zur aktuellen Nachfrage die (Sitzplatz-) Kapazität des derzeitigen Angebotes in bestimmten Situationen nicht mehr ausreichend ist. Das derzeit stark optimierte Verkehrsangebot der AKN (Taktausdünnung und Schwächung der Triebwagen-Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten) führt zunehmend zu</p>	<p>93 Grundsätzlich ist es richtig, dass die Fahrgastentwicklung in der Perspektivvariante über der Fortschreibungsvariante liegen sollte. Die genannten Rückgänge in der Perspektivvariante sind Routenverlagerungen geschuldet. Durch die verbesserte Angebotssituation auf den Hauptstrecken des Landes kann es für bestimmte Umsteigebeziehungen attraktiver sein, anstelle regionaler Angebote die neuen Angebote auf den Hauptstrecken zu nutzen. Wir weisen darauf hin, dass es sich bei den aufgeführten Strecken um Linien mit einem relativ geringen Nachfrageniveau handelt, bei denen sich die dargestellten Entwicklungen ebenfalls auf einem geringen Niveau abspielen.</p> <p>Die Werte der Offensivvariante wurden geprüft und nicht beanstandet.</p> <p>Die skizzierten Wünsche zur Angebotsausweitung sind abhängig von der Finanzierbarkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit und bedürfen in Teilen einer Einigung mit der FHH.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Nachfrage</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Kapazitätsengpässen und wachsender Anzahl von Anfragen nach Bereitstellung größerer Kapazitäten. Auch in der Hauptverkehrszeit stößt die bereitgestellte Kapazität bereits vereinzelt an ihre Grenzen. Wir bitten daher, vor dem Hintergrund des zu erwartenden Nachfragezuwachs' folgende Maßnahmen für die von der AKN bedienten Strecken vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an Werktagen weitere Züge zur Taktverdichtung in Ergänzung zum heutigen 10-Minuten-Takt der Linien A 1 (Hamburg Hbf - Eidelstedt - Kaltenkirchen, verdichtetes Angebot von/nach Bad Bramstedt) und A 2 - in den Nebenverkehrszeiten sonnabends (später Nachmittag + Abend) und sonntags (tagsüber) Verdichtung des Angebotes zum 20-Minuten-Takt auf den Linien A 1 Süd und A 2 - Angebotsverdichtung in den derzeitigen 2-Std-Taktintervallen an Wochenenden im Linienabschnitt A 1 Nord - Nachtverbindungen Fr/Sa und Sa/So als Ergänzung zu den Nachtverkehren der S- und U-Bahn im Großraum Hamburg - Durchfahrten der AKN-Linie A 1 zum Hamburger Hbf auch an Sonntagen - ergänzend im Sommerhalbjahr Bestellung von Mehrfachtraktionen an Wochenenden im Sommerhalbjahr auf der Linie A 1 (u.a. wegen massiver Zunahme der Fahrradmitnahme). 		
<p>Zum Abschnitt 4.2 Tarif, Seiten 56 + 57:</p> <p>Redaktioneller Vorschlag: Ergänzung der Kapitelüberschrift zu "Tarif und Vertrieb".</p> <p>Zu den tariflichen und vertrieblichen Ausführungen bitten wir um grundsätzliche Klarstellung, dass der SH-Tarif bzw. die vertrieblichen Maßnahmen in Verantwortung der Verkehrsunternehmen liegen und die im Abschnitt 4.2 genannten Maßnahmen und Angebote lediglich Wünsche bzw. Ziele des Aufgabenträgers darstellen können. Die Umsetzung der Maßnahmen muss unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit betrachtet werden; ggf. ist eine Gegenfinanzierung durch den Aufgabenträger vorzusehen. Unabhängig hiervon bleibt den Aufgabenträgern unbenommen, vertriebliche Anforderungen in Vergabeverfahren festzuschreiben und damit Einfluss auf die Vertriebslandschaft zu nehmen.</p> <p>In Bezug auf den Abschnitt zum Jobticket bitten wir um Ergänzung, dass bei der Einführung eines solchen Angebotes eine deutliche Nachfragesteigerung in den ohnehin zumeist voll ausgelasteten Fahrten in der Hauptverkehrszeit zu erwarten ist. Die Einführung eines solchen Angebotes muss deshalb zwingend mit einem Konzept zur Kapazitätsausweitung verbunden sein. Anderenfalls sind die qualitativen Anforderungen an die maximale Besetzung der Fahrzeuge abzusenken. Unabhängig hiervon ist festzustellen, dass ein (wenn auch nicht über das Land) subventioniertes Fahrkartenangebot in der Hauptverkehrszeit unzweifelhaft der Forderung des LNVP nach Effizienzgewinnen im SPNV (Abschnitt 5.2, Seite 89) widerspricht.</p> <p>Die Abschnitte zum elektronischen Fahrgeldmanagement wecken aus unserer Sicht hohe Erwartungen hinsichtlich potenzieller technischer Lösungen, die scheinbar mit Einsparungen verbunden sind. Wir bitten um Ergänzung, dass jeder zusätzliche Vertriebsweg zunächst mit (unterschiedlich hohen) Kosten verbunden ist. Einsparungen sind erfahrungsgemäß nur dann zu erzielen, wenn ein neuer Vertriebsweg einen bisher vorhandenen Vertriebsweg ablösen kann.</p>	<p>94</p>	<p>Das Projekt SH-Tarif wurde als gemeinsames Projekt von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Konsens durchgeführt, initiiert von Seiten des Landes.</p> <p>Ziel des Landes und der LVS ist es, den Schleswig-Holstein-Tarif kontinuierlich kundenorientiert weiter zu entwickeln. Das betrifft sowohl das Sortiment, als auch den Vertrieb. Auch für Land und LVS steht die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Vordergrund. Wir sind jedoch auch davon überzeugt, dass es möglich ist, mit neuen Tarifangeboten neue Zielgruppen zu erschließen und dadurch die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Diese Einschätzung fußt auch auf der Erfahrung von Verbänden und Verkehrsunternehmen aus anderen Regionen.</p> <p>Untersuchungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zeigen, dass der Nahverkehr künftig noch intensiver auf individuelle Wünsche und Bedürfnisse eingehen sollte. Nur so können langfristig Marktanteile gewonnen und gesichert werden. Hierzu gehören auch spezielle Tarifangebote.</p> <p>Anderer Branchen (z. B. Telekommunikation), die auch eigenwirtschaftlich am Markt agieren, haben ihr Sortiment in den vergangenen Jahren an gesellschaftliche Änderungen kontinuierlich angepasst.</p> <p>Die strategischen Vorteile des Jobtickets liegen darin, die Arbeitgeber an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen und damit eine Sensibilisierung für die Bedeutung des ÖPNV und die Notwendigkeit, diesen weiterzuentwickeln, zu erreichen. Zusätzliche Aufwendungen für Verstärkerleistungen müssen bei einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.</p> <p>Eine weitere Rabattierung ist volkswirtschaftlich dann sinnvoll, wenn sie zu angemessenen Konditionen dem Ziel dient, motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern. Wann die Konditionen angemessen sind, ist in Abwägung zur Finanzierung anderer Maßnahmen (z.B. Taktverdichtungen oder Erhöhung der Fahrzeugqualität) zu beurteilen. Betriebswirtschaftlich ist eine weitere Rabattierung dann sinnvoll, wenn die Mehreinnahmen durch Neuverkehre die Effekte einer Kannibalisierung vorhandener Tarifangebote übertreffen.</p> <p>Die verschiedenen Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements müssen vor der Entscheidung für eine landesweite EFM-Strategie genau geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Zu Abschnitt 3.3 Effizienter Nahverkehr, Bezug zu Seite 50:</p> <p>Ergänzend ist für Schultage festzustellen, dass die Strecke in drei Abschnitten (Neumünster - Hohenwestedt, Albersdorf - Heide und Heide - Büsum) sehr hohe Besetzungsgrade durch Schülerverkehre aufweist. Deren Abwicklung über einen straßengebundenen ÖPNV würden in der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsspitze zusätzliche teure (unwirtschaftliche) Verstärkerleistungen erfordern.</p>	<p>95</p>	<p>Die Ausführungen beziehen sich auf den Fall, dass das SPNV-Angebot am Wochenende durch Busse ersetzt wird. Es wird davon ausgegangen, dass am Wochenende keine Schule und somit auch kein Schülerverkehr stattfindet. Daher werden keine Aussagen zu den Auslastungen im Schülerverkehr getroffen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Zum Abschnitt 4.4 Qualität und Fahrgastrechte, Seiten 62 - 63:</p> <p>Wir bitten um Ergänzung, dass das Qualitätsmanagement nicht allein durch die genannten Aufgabenträger (-organisationen) und Fahrgastverbände entwickelt und eingeführt wurde, sondern in Kooperation mit allen im landesweiten SPNV tätigen</p>	<p>96</p>	<p>Auf Seite 63 sind im ersten Absatz alle am QMS Beteiligten inklusive der EVU genannt.</p> <p>Auch in Zukunft sind Bonuszahlungen für bestimmte Teilaspekte geplant. Wir werden die Aussage hierzu präzisieren.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Verkehrsunternehmen.</p> <p>Die Aussagen in Bezug auf Bonuszahlungen stellen die Vorgehensweise nur bedingt sachgerecht dar. Es fehlt ein Hinweis darauf, dass die Bonus-/Malus-Systematik aufgrund der Zielwertkonstruktion tendenziell zur Einbehaltung von Malusbeträgen neigt. Zudem wird nach unserer Kenntnis in Zukunft (d.h. bei neuen Verkehrsverträgen) kein Bonus mehr ausgezahlt, sondern nur noch Malus berechnet. Dies führt bei den Verkehrsunternehmen zu entsprechenden Risiken, die in die Angebote eingepreist werden müssen und somit das Bestellerentgelt erhöhen. Wir bitten um Ergänzung des LNVP hinsichtlich dieser Aspekte.</p> <p>In Bezug auf die Kundengarantie besteht ein argumentatives Ungleichgewicht in Bezug auf die dargestellten Chancen durch Kundenbindung und nicht dargestelltem finanziellem Risiko der Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus ist die Kundengarantie aus unserer Sicht kein geeignetes Mittel zur Abwägungsentscheidung über das Abwarten eines Anschlusses. Die oftmals mangelbehaftete und (über-)optimierte Infrastruktur führt zu zahlreichen Zwängen bei der betrieblichen Abwicklung, die ein Abwarten verspäteter Zubringerzüge erschwert bzw. zu Folgeverspätungen nicht direkt betroffener Züge führt. Da die Fahrzeitreserven und Umsteigezeiten infrastrukturell bedingt oftmals sehr knapp kalkuliert sind, bestehen kaum Möglichkeiten, kleine bis mittlere Verspätungen kurzfristig abzubauen. Das Risiko der hier greifenden Kundengarantie kann üblicherweise nicht an die Infrastrukturunternehmen weitergegeben werden. Damit führt die Kundengarantie im Wesentlichen zu einer Belastung der Verkehrsunternehmen und letztendlich zur Erhöhung des Bestellerentgeltes. Wir bitten, diese Zusammenhänge im LNVP darzustellen.</p>		<p>Von einem strukturellen Bonus-Malus-Ungleichgewicht kann in der Praxis nicht gesprochen werden. Dies liegt in erster Linie daran, dass die Zielwerte von ermittelten Istwerten abgeleitet worden sind. Aus Sicht des Auftraggebers einer Dienstleistung erscheint eine Sanktionierung bei Minderleistung selbstverständlich. Ein anderes Mittel steht ihm nicht zur Verfügung.</p> <p>Der Risikoaspekt von Kundengarantien findet auf Seite 22 im letzten Absatz Erwähnung. Wie alle anderen Maßnahmen muss diese mittelbar vom Auftraggeber der Verkehrsleistungen bezahlt werden. Die Kosten der Kundengarantie und deren Übernahme werden deshalb im Arbeitskreis Qualität sorgfältig erörtert.</p> <p>Anschlusssicherung ist eines der wichtigsten Qualitätskriterien, weshalb bei der Fahrplanaufstellung nach Möglichkeit Reserven für Anschlussaufnahmen eingebaut werden. Die Kundengarantie gibt einen Anreiz, bestehende Reserven auch tatsächlich zu nutzen.</p> <p>Beschlusslage im Arbeitskreis Qualität ist, den Qualitätsstandard Anschlusssicherung über eine Kundengarantie zu steuern. Bislang sind keine bessere Alternativen benannt worden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität</p>
<p>Zum Abschnitt 2.3 Strukturen und Finanzierung, Seite 24</p> <p>Die zitierte Textstelle muss aus unserer Sicht dahingehend geändert werden, dass die LVS zwar Initiator des Schleswig-Holstein-Tarifs war und heute die Weiterentwicklung des SH-Tarif auch intensiv beratend und unterstützend begleitet. Die Verantwortung für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des SH-Tarifs tragen heute jedoch letztendlich die Verkehrsunternehmen. Im Rahmen der guten Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden die Anregungen des Landes bzw. der Kommunen gerne aufgenommen und nach Möglichkeit berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung: Die ZAST GmbH wurde bereits Ende 2007 in NSH GmbH umbenannt.</p>	97	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Zum Abschnitt 3.2 Kunden des Nahverkehrs, Seiten 44 + 45:</p> <p>Aufgrund der Formulierung der zitierten Textstelle (Seite 45 unten) entsteht der Eindruck, dass die Verkehrsunternehmen hauptverantwortlich für die Planung der Verkehre vor Ort seien. In der Realität müssen die Verkehrsunternehmen bei ihren Planungen jedoch Rücksicht auf zahlreiche Anforderungen der Aufgabenträger nehmen, insbesondere auch auf die Schulzeiten. Hierbei ist leider heute oftmals weder eine überregionale noch regionale Abstimmung der Anforderungen festzustellen.</p> <p>Der ÖPNV bzw. SPNV wird zu einem erheblichen Teil über die Schülerverkehre finanziert. Gleichzeitig stellen insbesondere die jeweils kurzzeitigen Verkehrsspitzen zum Schulbeginn bzw. Schulschluss die Verkehrsunternehmen vor besondere logistische und betriebliche Herausforderungen.</p> <p>Eine flexible Anpassung der Schulanfangs- und -endzeiten ist Grundlage für ein vergleichsweise preiswertes Verkehrsangebot, das gleichzeitig auch der Grundversorgung der Bevölkerung dient. Infolge des demografischen Wandels wird die Bedeutung der Freizeitverkehre zunehmen; in diesem Zusammenhang erhält auch die Rücksichtnahme der Schulanfangs- und -endzeiten auf das Grundangebot des ÖPNV eine wachsende Bedeutung.</p> <p>Die Anforderungen an den regionalen ÖPNV bzw. SPNV sind so zu formulieren, dass im Interesse aller Fahrgäste ein vernetzter (integraler Takt-) Fahrplan in der Region angeboten werden kann. Daher liegt die zentrale Verantwortung für die Konstruktion eines vernetzten Angebotes zunächst bei den Aufgabenträgern und erst in zweiter Linie bei den Verkehrsunternehmen.</p> <p>Wir bitten, diesen Sachverhalt deutlicher herauszustellen.</p>	98	<p>In diesem Abschnitt wird dargestellt, welche Anforderungen der Nahverkehr erfüllen muss. Die zum Teil heute schon im SPNV gegenläufigen Berufspendlerströme sind nur noch durch eine Ausweitung des Angebotes zu bewältigen. Auf diesen Umstand soll bewußt hingewiesen werden. Im Bereich des Schülerverkehrs fordern wir mit dem Busliniengrundnetz eine Diskussion über die unterschiedlichen Wünsche an den ÖPNV. Interesse des Landes und der LVS ist in erster Linie eine Verbesserung der Anschlüsse Bahn-Bus. Dies geht jedoch vielerorts wahrscheinlich nur, wenn auch Schulanfangs- und Endzeiten angepasst werden. Da sich die Schullandschaft ohnehin derzeit neu organisiert, ist aus unserer Sicht der Zeitpunkt richtig, um die Belange des Nahverkehrs in die Diskussion einzubringen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Zum Abschnitt 2.5 Verkehrsmarkt, Seiten 33 und 35:</p> <p>Zur Vermeidung von Missverständnissen sollte aus unserer Sicht ergänzend in den Legenden genannt werden, dass die dargestellten Werte der Anzahl der Personenfahrten sich auf jeweils nur eine Fahrtrichtung beziehen. In Summe beider Fahrtrichtungen ergäben sich somit doppelt so</p>	99	<p>Die Daten beziehen sich auf beide Richtungen. Es geht hier jedoch um eine Querschnittsbelastung und nicht um das Gesamtverkehrsaufkommen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>hohe Werte.</p> <p>Zum Kapitel 5 ab Seite 72, insbesondere Grafiken der Seiten 76 und 80:</p> <p>Im Abschnitt 5 werden in beiden Szenarien streckenbezogene Erwartungswerte zur Nachfrage im Jahr 2025 dargestellt. Diese Erwartungswerte stellen eine sinnvolle Hilfe zur Einschätzung der Einnahmen, aber auch der benötigten Kapazitäten dar. Für die Bemessung der Kapazitäten ist jedoch nicht unbedingt der genannte Erwartungswert für das Jahr 2025 entscheidend, da sich über den betrachteten Zeitraum voraussichtlich keine lineare Veränderung der Nachfragedaten ergibt. So könnte sich z.B. durch zwischenzeitliche Zunahme der Schülerzahlen bei gleichzeitig ersten Auswirkungen des zunehmenden Freizeitverkehrs mittelfristig eine deutlich stärkere, auch über den Erwartungswert für das Jahr 2025 hinausgehende Nachfrage entwickeln, die infolge des abnehmenden Schülerverkehrs später auf den für das Jahr 2025 genannten Wert zurückgeht. Über diese Entwicklung gibt der LNVP leider keine Auskunft.</p> <p>Besitzt die LVS oder der von ihr beauftragte Gutachter qualifizierte Einschätzungen zur zwischenzeitlichen Entwicklung der Fahrgastzahlen, bezogen auf einzelne Strecken, Regionen oder als landesweite Entwicklung sowie auf die tageszeitliche Verteilung, d.h. insbesondere Zuwachsraten in der Hauptverkehrszeit?</p> <p>Wir bitten um Darstellung entsprechender Aussagen, soweit diese verfügbar sind. Wenn hierzu keine Erkenntnisse vorliegen, bitten wir um kurze Darstellung des Aspektes, verbunden mit dem Wunsch, dass der Aufgabenträger ein Gutachten über die Nachfrageentwicklung im Verlauf der nächsten 15 - 20 Jahre in Auftrag geben möge.</p>	<p>100</p>	<p>Eine Darstellung über die nächsten 15 - 20 Jahre, bei der jedes Jahr in seiner Entwicklung prognostiziert werden soll, halten wir nicht für sinnvoll und nur bedingt umsetzbar.</p> <p>Allerdings wurden in der Studie und im LNVP für die Fortschreibungsvariante nicht nur das Jahr 2025, sondern auch das Jahr 2012 betrachtet. Insofern liegt bereits eine gestaffelte Darstellung der Entwicklung vor.</p> <p>Selbstverständlich kann die AKN gerne eine Studie in Auftrag geben, in der die dazwischen liegenden Jahre gesondert betrachtet werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Zum Abschnitt 2.1 Angebot 2008; hier: Seiten 18 + 19:</p> <p>Zu den Erläuterungen auf Seite 19 zur Abb. 04 bitten wir um Ergänzung, dass alle AKN-Bahnhöfe barrierefrei zugänglich sind und eine einheitliche Bahnsteighöhe von 760 mm aufweisen.</p>	<p>101</p>	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Abschnitt 2.1 Angebot 2008, hier: Seite 22</p> <p>In Zusammenhang mit der zitierten Textstelle gehen wir davon aus, dass sich trotz der überwiegend positiven Erfahrungen bei der Vergabe von SPNV-Leistungen im Wettbewerb sicher auch Verbesserungsmöglichkeiten oder Kritikansätze ergeben. Wir regen an, als Grundlage für die erforderlichen Lösungsansätze an dieser Stelle auch die negativen Erfahrungen oder Kritik zur Vergabe von SPNV-Leistungen offen anzusprechen. Hier wäre zumindest die absolute Trennung von Netz und betrieb zu nennen, um Repressionspotenziale auszuschließen.</p> <p>Ebenfalls in Zusammenhang mit der zitierten Textstelle weisen wir darauf hin, dass die lediglich auf neue/modernisierte Fahrzeuge und die Regelungen in den Verkehrsverträgen zurückgeführten Qualitätssteigerungen die davon unabhängigen Anstrengungen der Verkehrsunternehmen zur Sicherung und Steigerung der Qualität ignorieren. Wir regen an, das wachsende Qualitätsbewusstsein bzw. Selbstverständnis der Verkehrsunternehmen als mindestens gleichwertiges Motiv für die erreichten Qualitätssteigerungen zu nennen.</p> <p>Des weiteren halten wir die Feststellung in der zitierten Textstelle für missverständlich, dass die Verkehrsunternehmen durch funktionale Vorgaben in Verkehrsverträgen mehr Spielräume für die Gestaltung der eigenen Verkehre und Betriebsabläufe hätten. Vorgaben des Aufgabenträgers - auch wenn sie funktional sind - schränken die Freiheiten der Unternehmen immer und z.T. massiv ein. Die beschriebenen Vorteile bestehen damit lediglich im Vergleich zu genau definierten Anforderungen ("konstruktiven Vorgaben") und sind z.T. theoretisch, da sich bei Berücksichtigung aller Vorgaben und der weiteren Randbedingungen (wie z.B. dem Fahrzeugmarkt) oftmals lediglich ein- bis zwei zulässige Lösungsvarianten ergeben. Ausschlaggebend für die Verwendung funktionaler Vorgaben dürfte vielmehr sein, dass sie den Anforderungen der Diskriminierungsfreiheit genügen und ein anderes Vorgehen nach europäischem bzw. nationalem Recht z.T. unzulässig wäre. Wir bitten um entsprechende Klarstellung.</p> <p>Zu dem im Jahr 2005 eingeführten Qualitätsmanagement ist anzumerken, dass dieses nicht allein vom Land und der LVS eingeführt wurde. Wir bitten darum, die Beteiligung der Verkehrsunternehmen zu ergänzen.</p> <p>Zu der Darstellung der Kundengarantie (letzter Absatz Seite 22) ist festzuhalten, dass die Gewährung einer Kundengarantie grundsätzlich mit einem wirtschaftlichen Risiko für die Verkehrsunternehmen verbunden ist. Dabei ist das Risiko durch die Verkehrsunternehmen nur im geringen</p>	<p>102</p>	<p>Eine detaillierte Darstellung der Vor- und Nachteile der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb würde den Rahmen des LNVP sprengen. Die angeführten Probleme im Bereich Infrastruktur greift der LNVP auf S. 89 auf, wo er die Möglichkeiten einer anderen Organisation der regionalen Infrastruktur thematisiert.</p> <p>Die Qualität der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich in den letzten Jahren erheblich verbessert. Land und LVS begrüßen das entsprechende Engagement der EVU. Dennoch fällt auf, dass in dem auch von der AKN kritisierten Infrastrukturbereich, in dem weiterhin Monopolverhältnisse herrschen, eine derartige Entwicklung nicht sichtbar wird. Insofern halten Land und LVS es für sachgerecht, im Wettbewerb den Hauptgrund für die Qualitätsverbesserungen zu sehen.</p> <p>Die im Gegensatz zu vielen anderen SPNV-Aufgabenträgern von Land und LVS favorisierten funktionalen Anforderungen basieren auf der Erwartung, dass die EVU diese Spielräume entsprechend kreativ und kompetent nutzen. Dass hierbei die Spielräume dennoch im Einzelfall beschränkt sind, liegt daran, dass gleichzeitig verkehrspolitische Vorgaben umgesetzt werden müssen und diese eine gewisse Konkretisierung beinhalten. Angesichts der Finanzierungsanteile der öffentlichen Hand am SPNV halten wir diese entsprechende Berücksichtigung verkehrspolitischer Vorgaben für legitim und notwendig.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Umfang zu beeinflussen, da die Verspätungsursachen zumeist im Bereich der Infrastrukturunternehmen liegen und diese eine Übernahme der Risiken üblicherweise verweigern. Die Verkehrsunternehmen sind daher gezwungen, die Kosten der Kundengarantie zu kalkulieren und in ihre Angebote einzupreisen. Dies führt zu einem entsprechend höheren Ausgleichsbetrag und damit zu einer entsprechenden Belastung der für die Bestellung der Verkehre zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Wir bitten darum, diesen Sachverhalt deutlich darzustellen.</p>		
<p>Zu Abschnitt 2.1. Angebot 2008; hier: Tab. 01 Bahnhofsmaßnahmen 2003-2008, Seite 17:</p> <p>Bei den Bahnhöfen mit umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen ist aus unserer Sicht auch die vollständige Umgestaltung des Bahnhofs Kaltenkirchen zu nennen.</p>	103	<p>Das Projekt Kaltenkirchen wird in der Liste unter \"Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen\" mit aufgenommen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Zum Abschnitt 4.5 Wettbewerb und Verkehrsverträge, Seiten 65 - 67:</p> <p>Zur Vergabe der SPNV-Leistungen im Wettbewerbskonzept ist uns aufgefallen, dass die Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) nicht als Aufgabenträger für die Linie A 2 (Netz Südholstein, Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd) aufgeführt ist. Wir bitten um kurze Erläuterung des Sachverhaltes. - In diesem Zusammenhang wäre die Strecke Ulzburg - Norderstedt VGN ggf. zu den \"Nachbaraufgabenträgern\" einzuordnen.</p> <p>Zur Vertragslaufzeit ist anzumerken, dass eine Anlehnung an die Laufzeit der Fahrzeuge überlegt werden sollte. Die früher übliche Laufzeit von Fahrzeugen über 30- 40 Jahre werden wegen ihrer heutzutage intensiveren Nutzung voraussichtlich nicht mehr erreicht; vielmehr ist mit einer Laufzeit von rund 25 bis 30 Jahren zu rechnen. Die genannte Vertragslaufzeit von rund 10 Jahren passt nicht zu diesem Lebenszyklus; nach zwei Vertragslaufzeiten stehen die Fahrzeuge daher voraussichtlich nicht mehr vollständig oder nur unter erheblichem Aufwand zur weiteren Instandhaltung für eine dritte Vertragslaufzeit zur Verfügung. Die Vertragslaufzeit sollte ich daher an der Hälfte der Fahrzeuglebensdauer orientieren und somit rund 12 bis 15 Jahre betragen. Dies steht auch in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung 1370/2007, die eine Vertragslaufzeit von bis zu 15 Jahren zulässt.</p> <p>In Bezug auf die gewünschten landesweiten Regelungen zum QMS und zur Kundengarantie bitten wir, die Abstimmung mit angrenzenden Aufgabenträgern - insbesondere dem HVV - zu ergänzen und festzuhalten, dass (zumindest gemäß derzeitiger Praxis) Doppelsanktionierungen vermieden werden und eine im Raum Schleswig-Holstein/Hamburg einheitliche Kundengarantie angestrebt wird.</p> <p>Zum Erlösrisiko bzw. Einnahmen- und Nachfrageprognose ist anzumerken, dass durch aktuelle regionale und überregionale Entwicklungen erhebliche Änderungen gegenüber den langfristigen Planungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eintreten können. Sofern diese Änderungen auf Wünschen der Aufgabenträger beruhen und in der Angebotskalkulation vor der Betriebsaufnahme nicht berücksichtigt werden konnten (wie z.B. Einführung bestimmter Tickets, Beschränkung des Tarifniveaus oder auch nachfragesteuernde Maßnahmen wie z.B. dritte Stufe SH-Tarif auf Kreisebene), sollten die Verkehrsunternehmen von den Risiken befreit werden. Wir bitten darum, dies deutlicher herauszustellen.</p>	104	<p>Es ist richtig, dass die Linie A 2 hinsichtlich der Finanzierung eine Sonderrolle einnimmt. Da es sich aber um eine nur in Schleswig-Holstein verkehrende Linie handelt, kann sie nicht bei den Nachbaraufgabenträgern eingeordnet werden.</p> <p>Die Wahl der Vertragslaufzeit ist auf Seite 67 näher begründet.</p> <p>QMS und Kundengarantie werden als Sachverhalte betrachtet, die in den Verkehrsverträgen und damit vom Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen zu regeln sind. Eine Abstimmung mit dem HVV findet bei Bedarf statt. Bei länderüberschreitenden Linien erfolgen Vereinbarungen mit den Nachbarländern, wer den entsprechenden Verkehrsvertrag managt.</p> <p>Die Vermeidung unnötiger Wagniszuschläge ist im Entwurf des LNVP auf S. 67 enthalten. Hierzu stehen bei der konkreten Umsetzung verschiedene Instrumente zur Verfügung. Änderungen der Tarifstruktur mit erheblichen Auswirkungen auf die Erlössituation sind nicht im Alleingang der Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen möglich, sondern erfordern ein konsensuales Vorgehen. Insofern ist es nicht notwendig, dies im Text deutlicher herauszustellen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Zum Abschnitt 2.1 Angebot 2008; hier: Seite 14</p> <p>Zur zitierten Textstelle der Seite 14 bitten wir um Klarstellung, ob die Leistungen der genannten ergänzenden Busverkehre in den Angaben der Zugkm in Abbildung 2 enthalten sind.</p> <p>Der zitierte Text stellt den Zusammenhang nur bedingt richtig dar, weil üblicherweise bei starker Verkehrszunahme der Bus über die Schiene subventioniert wird und nicht umgekehrt. Wir bitten daher, zur Klarstellung den Text wie folgt zu ergänzen: \"... dass in der Hauptverkehrszeit mangels verfügbarer Kapazitäten vorübergehend Busverkehre ergänzend zu den Bahnlinien eingerichtet wurden.\"</p>	105	<p>Dargestellt ist nur die Anzahl der Zugkilometer. Ergänzende Buskilometer sind nicht in der Abbildung enthalten.</p> <p>Der letzte Absatz auf Seite 14 wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

BUND Schleswig-Holstein, Landesverband (Nr. 2)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Seite 17: Kapazitätsengpässe: Die Strecke Husum-Jübek sollte mti aufgenommen werden. Es müsste eine Kreuzung in Ohrstedt gebaut werden. Die Probleme in der letzten Zeit auf der Marschbahn haben dies gezeigt. Es ist nicht einzusehen, dass der Nahverkehrskunde immer wieder auf den Bus umsteigen muss.</p>	58	<p>Der Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Ohrstedt wäre zwar prinzipiell sinnvoll, ist derzeit aber nicht finanzierbar und stellt aus Sicht des Landes auch kein prioritäres Projekt dar, da der Regelbetrieb auch ohne Kreuzungsbahnhof möglich ist und bei größeren Umleitungsmaßnahmen in den meisten Fällen eine Nutzung der Marschbahnverkehre und ein Umsteigen in Jübek oder Schleswig möglich ist.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Arbeitsbereich: Infrastruktur
Seite 23: Sehr zu begrüßen ist Ihre aufgeführte Umweltbilanz.	59	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: k.A.
Seite 27: Es sollte noch deutlicher herausgearbeitet werden, dass die Schieneninfrastruktur einschließlich der Bahnstruktur nicht unbedingt zukünftig bei der DB AG angesiedelt sein muss. Das Land hätte mit Sicherheit mehr Einflussmöglichkeiten bei einer eigenen Infrastrukturgesellschaft (wie bei der AKN). Damit wäre sehr wahrscheinlich eine Kostensenkung verbunden.	60	Derzeit gibt es keine Alternative zur Bahnbetrieberschaft durch die DB-Gesellschaft DB Station&Service AG an bundeseigenen Strecken. Das Land ist mit einigen Leistungen der DB Station&Service AG nicht zufrieden und daher grundsätzlich an Alternativen interessiert. Dabei spielen auch die (zu hohen) Kosten eine Rolle. Wesentliche institutionelle Änderungen, die andere Konzeptionen bei Bau und Betrieb der Stationen erlauben würden, sind derzeit nicht in Sicht. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur
Seite 47 und Seite 61: Das Potenzial der Urlauber als Nahverkehrskunden wird viel zu wenig genutzt. Wichtig wären sinnvolle tarifliche Angebote. Leider ist es nicht üblich, in dem touristischen Werbematerial die Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus aufzuführen. Hier sollte eine wesentlich stärkere Einflussnahme beispielsweise durch die LVS erfolgen. In den meisten Lageplänen sind nur Straßen aufgeführt, es gibt fast nie einen Hinweis auf eine bestehende Eisenbahnlinie.	61	Hier erwarten wir positive Wirkungen durch den im LNVP vorgeschlagenen Mobilitätsberater. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
Seite 48 bis 51: Hervorragend finden wir Ihre Beispielrechnung.	62	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung
Seite 55: Wir meinen, dass doch versucht werden sollte, mehr neue Bahnhöfe zu eröffnen. Beim Umbau von Bahnhöfen sollte auf mehr Kapazitätsreserven geachtet werden. Fortgesetzt werden sollte zum Beispiel das Fördern von Hinweisschildern zu den Bahnhöfen.	63	Der Neubau, bzw. die Reaktivierung von Stationen werden weiterhin dort betrieben, wo diese ein ausreichendes Fahrgastpotenzial erschließen, verkehrlich sinnvoll und fahrplantechnisch umsetzbar sind. Grundsätzlich wird versucht, bei Bahnsteigen oder -umbauten bei den Bahnsteiglängen Reserven vorzuhalten. Aufgrund der Finanzierungsregeln des Bundes ist dies aber nicht immer möglich. Die Installation von Hinweisschildern zu den Bahnhöfen ist prinzipiell eine kommunale Aufgabe. Sie kann mit Fördermitteln unterstützt werden, wenn entsprechende Volumen erreicht werden (die LVS hat in den Jahren 2001-2003 in einigen Kreisen in Zusammenarbeit mit der DB AG einige Beschilderungsprogramme umgesetzt. Eine Neuauflage wäre erstrebenswert. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen
Seite 56: Es werden zu viele Einzelfahrkarten verkauft. Zwischen Zeit- und Einzelkarten sollte es die Möglichkeit von Rabatten geben.	64	Zeitkarten des SH-Tarifs sind bereits ausreichend rabattiert. Durch neue Angebote wie die 9-Uhr-Karte soll die Zeitkarte auch für Gelegenheitskunden interessant gemacht werden. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
Seite 59: Es sollte sicher gestellt werden, dass	65	<i>Diese Stellungnahme wurde leider nicht vollständig abgegeben. Eine Beantwortung war daher nicht möglich.</i> Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
Seite 59: Es sollte sicher gestellt werden, dass gedruckte Fahrpläne immer den potenziellen Kunden zur Verfügung stehen.	70	Das liegt im Interesse der LVS. Grundsätzlich sind jedoch die einzelnen Verkehrsunternehmen dafür verantwortlich, Fahrpläne herauszugeben. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
Seite 62: Beschwerden von Kunden sollten bei einer neutralen Stelle auflaufen und nicht nur bei den Verkehrsunternehmen.	71	Aus Sicht des Landes und der LVS ist dies für den Fahrgast die komfortabelste Lösung. Deshalb haben wir den zentralen Kundendialog bei der LVS eingerichtet. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
Seite 63: Die LVS müsste mehr Einfluss nehmen können auch auf die Stationsbetreiber mit einem Bonus-Malus-System.	72	Wir unterstützen die Forderung des BUND. Die DB Station&Service AG als größter Stationsbetreiber in Schleswig-Holstein ist derzeit allerdings nicht bereit, ein solches System zu akzeptieren. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen
Seite 67: Leider hat sich gezeigt, dass die Nachbar-Aufgabenträger nicht die SH-Strecken optimal betreiben. Der Hanse-Express ist für die Relation Hamburg-Büchen kein besonders gutes Angebot. Die möglichen Fahrgastpotenziale werden nicht gewonnen. Hier sollte dringend eine Verbesserung erfolgen. Wo bleibt die mögliche Verbindung Lübeck -	73	Die Ausgestaltung des SPNV östlich der Strecke Lübeck-Büchen ist Aufgabe des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Vor dem Einsatz von durchgehender Züge MV-Hamburg gab es nur einen Pendeltriebwagen zum S-Bahnhof Aumühle. Das Land Schleswig-Holstein hält für diese Strecke ein verbessertes Angebot (stündlicher Hanse-Express mit Verstärkerfahrten in der HVZ) für

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Schwerin? Die Regionalexpress-Züge Hamburg - Schwerin bedürfen einer sinnvollen Verknüpfung mit dem RE Richtung Berlin (wo bleibt der RE Hamburg-Ludwigslust-Berlin?). - Gutachten für den deutschen Bundesrat belegen, dass der Fernverkehr der DBAG sich aus der Fläche zurückziehen wird. Es wäre sinnvoll, mögliche alternative Handlungskonzepte im LNVP aufzuzeigen. Die Idee \"Deutschland-Takt\" könnte hilfreich sein.</p>	<p>sinnvoll.</p> <p>Die Verbindung Lübeck-Schwerin wird derzeit nur durch schnelle Umsteigeverbindungen in Bad Kleinen ermöglicht. Dies ist eine Folge der dortigen Linien- und Fahrplangestaltung.</p> <p>Die Einrichtung eines RE Hamburg-Berlin ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll. Dies ist - gerade auf dieser Relation - Aufgabe des Fernverkehrs.</p> <p>In der Vergangenheit hat Schleswig-Holstein bereits wegfallende IC-Leistungen durch Nahverkehrsleistungen ersetzt. Das Land und die LVS setzten sich daher im Rahmen der Möglichkeiten für den Erhalt des bestehenden Fernverkehrsangebotes ein.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 69: Die Infrastruktur-Agentur sollte dringend aufgebaut werden und auch für den Busverkehr zuständig sein (im Rahmen eines Verkehrsverbundes).</p>	<p>74 Die Gründung einer Agentur, die landesweit für die Infrastruktur zuständig ist, ist ein eher langfristiges Ziel. Bis dahin hat das Land leider nur die Möglichkeit über das heutige \"Dreiecksverhältnis\" (Verkehrsunternehmen - Infrastrukturunternehmen - Aufgabenträger) Einfluss auf die Qualität der Infrastruktur zu nehmen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Seite 73: Die Verbindung Hamburg-Büchen hat mehr Fahrgastpotenzial. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind kontraproduktiv. Es werden Verstärkerzüge in der HVZ benötigt. Die S-Bahn müsste in Reinbek wenden können.</p>	<p>75 Land und LVS untersuchen die Einrichtung eines Entlastungs- bzw. Verstärkerzuges morgens ab Büchen nach Hamburg (ca. 6:30) und nachmittags zurück (ca. 17:00 ab Hbf, an Freitagen früher). Dieser kann jedoch nur in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg eingerichtet werden. Ob und wie dieses zusätzlichen Angebotes finanziert werden kann, steht noch nicht fest.</p> <p>Das Wenden von S-Bahn-Zügen in Reinbek ist derzeit signaltechnisch nicht möglich. Nach Auskunft der S-Bahn Hamburg ist eine Nachrüstung sehr teuer.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 79: Langfristig sollte für die Strecke Hamburg-Büchen eine genaue Analyse erfolgen. Wahrscheinlich würde sich ergeben, dass es mehr Überholgleise geben müsste, ein zusätzliches Abstellgleis in Büchen nötig wird und die Zweisystem S-Bahn eine viel zu lange Fahrzeit benötigt.</p>	<p>76 Überholgleise in Schwarzenbek (und vor dem Bf. Büchen) sind vorhanden.</p> <p>Wichtig wäre in der Tat die Schaffung eines zusätzlichen und ggf. mit Fahrdrabt überspannten Abstellgleises in Büchen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Seite 81: Wir wundern uns darüber, das es nur ein Drei-Achsen-Konzept gibt. Wo bleibt die Achse Hamburg-Büchen-Hagenow? Wie schon oben erwähnt, werden die möglichen Fahrgastpotenziale nicht genutzt.</p>	<p>77 Das Drei-Achsen-Konzept des Landes hat sich vor allem an den drei stärksten Korridoren orientiert, auf denen erhebliche Ausbaumaßnahmen (Infrastruktur) vorgenommen werden müssen und die heute schon sehr stark nachgefragt sind.</p> <p>Es ist jedoch absolut richtig, dass auch die Achse Hamburg - Büchen aufgrund der heute schon sehr hohen Nachfrage ausgebaut werden muss. Der Hinweis wird in den LNVP aufgenommen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 83: Fahrzeuge des SPNV in S-H sollten alle untereinander kuppelbar sein.</p>	<p>78 Angesichts der heutigen Komplexität von Schienenfahrzeugen (Stichwort: Software) wird dies nicht in allen Fällen möglich sein.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrzeuge</p>
<p>Seite 85: Das Buslinien-Grundnetz wird begrüßt, aber es sollten auch Erholungs- und Kurorte mit eingebunden werden wie Damp 2000, Friedrichskoog, Schlüttsiel und andere.</p>	<p>79 Der Vorschlag für die bessere Verknüpfung Bahn-Bus (Buslinien-Grundnetz) soll in den nächsten Jahren konkret mit den regionalen Aufgabenträgern diskutiert werden. Die Anbindung touristisch oder für die Naherholung interessanter Ziele muss Bestandteil dieser Diskussion sein, um mehr Menschen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot anzusprechen. Davon profitieren alle Beteiligten.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Zukunft des Schienenverkehrs Da nicht sicher ist, wie die Mobilität auf der Straße sich weiter entwickeln wird, sollte das System Schiene besser geschützt und auch ausgebaut werden. Es gibt bisher keine schlüssigen Konzepte für die \"Nach-Erdölzeit\". Die Realisierung des Wasserstoffautos verschiebt sich \"in jedem Jahr um zehn Jahre\". Leistungsfähige Akkus sind für den Elektroantrieb noch nicht vorhanden. Sie benötigen spezielle Materialien, die in absehbarer Zeit auch knapp werden. Hier ergibt sich jetzt ein</p>	<p>80 Die Elektrifizierung weiterer Strecken in Schleswig-Holstein ist langfristig anzustreben. Aufgrund der hohen Investitionskosten sind hier derzeit jedoch mit Ausnahme der Vogelfluglinie zwischen Lübeck und Puttgarden (Elektrifizierung im Rahmen feste Fehmarnbeltquerung) keine konkreten Projekte zu benennen.</p> <p>Der Einsatz von Akku-Triebfahrzeugen könnte bei eintretender Ölknappheit ggf. eine interessante Alternative zur Elektrifizierung sein.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Systemvorteil für die Schiene. Hier kann heute schon in großem Maße mit der Elektroenergie gearbeitet werden. Folgende Maßnahmen wären deshalb mittel- und langfristig zu planen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es sollten mehr Strecken in S-H elektrifiziert werden. 2. Die Planung der Entwicklung von Akku-Triebfahrzeugen sollte veranlasst werden (Fahren und Landen unter Fahrdracht - fahren mit Akku auf Nebenstrecken). Schleswig-Holstein hat gute Erfahrungen mit Akku-Triebfahrzeugen (ETA) in den 70-er Jahren gemacht. 3. Es sollte eine Trassensicherung in einem viel größeren Ausmaß als bisher betrieben werden. Beispiel: Die Trasse Neumünster - Ascheberg muss geschützt werden, denn damit bleibt die Einfahrt in die Stadt zu dem von anderen Linien genutzten Bahnhof erhalten und wird nicht überbaut. Auch die Durchfahrten durch die Dörfer bleibt erhalten. In Schleswig-Holstein gibt es noch mehrere Trassen, die gesichert werden müssten aber im Zugriff der öffentlichen Hand bleiben (Hinweis: Es ist uns bekannt, dass dieses eine Aufgabe der Politik wäre: Bahntrassen - Sicherungsgesetz). <p>Die uns bekannten Verkehrsprognosen berücksichtigen nicht, dass die Erdölbasierten Treibstoffpreise weiter steigen werden und wir echte Alternativen für eine Mobilität für alle Bürger benötigen. Dafür scheint die Elektroenergie in Kombination mit dem System Schiene besonders geeignet zu sein. Da der Reibungswiderstand auf der Schiene nur 1/10 des Widerstandes auf der Straße beträgt, ist auch der Energieverbrauch logischerweise erheblich geringer. Damit würden wir die Umwelt deutlich schützen können.</p>	<p>Derzeit sind jedoch von Seiten der Fahrzeughersteller keine entsprechenden Entwicklungen bekannt.</p> <p>Die generellen Vorteil des Systems \"Schiene\" werden ähnlich bewertet und lassen langfristig auf einen deutlichen Ausbaus des Schienenverkehrs hoffen. Momentan sind aber viele Rahmenbedingungen noch nicht entsprechend gestaltet.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
---	--

DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein (Nr. 4)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Seite 7, rechte Spalte, 1.Absatz, Vorschlag für Verzicht: "Guter Nahverkehr benötigt eine effektive und effiziente Organisation. Nötig ist ein Verkehrsverbund Schleswig-Holstein."	150	Die Weiterentwicklung der Organisation zu einem Verbund war schon Thema im zweiten LNVP und ist somit nicht neu. Der Vorschlag wird daher nicht aufgenommen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Organisation
Seite 22, linke Spalte, 3.Absatz Änderungsvorschlag: "Seit 1996 haben Niebüll - Tønder, den "SH-Express"	151	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn
Seite 23, rechte Spalte Hinweis: Die in der Tabelle genannten Daten zur Umweltwirkung sind für uns über die Quelle "www.bahn.de" nicht nachvollziehbar und sollten nochmals geprüft werden. Zudem sollten die mit der Elektrifizierung verbundenen positiven Umweltauswirkungen deutlich gemacht werden. Änderungsvorschlag: Hier könnten wir ggf. in Abstimmung mit dem DB-Umweltzentrum aktuelle Daten liefern.	152	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: k.A.
Seite 55, rechte Spalte, 2.Absatz Einige der aufgeführten neuen Stationen können relativ problemlos in den Fahrplan integriert werden. Ein Halt in Alt-Duvenstedt könnte schon heute durch die Züge der RB-Linie Neumünster – Flensburg bedient werden, doch halten wir die Einrichtung von Stationen in Schuby oder Eggebek für wichtiger, weil auf Grund der Bevölkerungsdichte im Einzugsbereich dieser Stationen eine größere Nachfrage zu erwarten ist. Ein neuer Halt in Lübeck-Dänischburg könnte umgehend eingerichtet werden, wenn dafür der Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai aufgegeben wird. Der letztgenannte Halt wird seinem Namen nicht gerecht, ist doch die gleichnamige Kaianlage fußläufig von dort gar nicht zu erreichen. Das in direkter Nachbarschaft zur Station gelegene Wohngebiet „Pommernzentrum“ ist durch die Stadtbuslinien ausreichend angebunden. Der Halt von Zügen nur 1,8 km nach der Anfahrt im Haltepunkt Lübeck-Travemünde Hafen und Anfahrt vom Bahnsteig direkt in die Steigung in Richtung Lübeck Hbf kosten überproportional Fahrzeit und Energie. In Lübeck-Dänischburg ist am alten Standort durch die Lage des umgebenden Wohn- und des noch zu erweiternden Industriegebietes aus unserer Sicht ein deutlich größeres Nachfragepotenzial als in Lübeck-Travemünde Skandinavienkai zu erwarten. Ein neuer Haltepunkt in Lübeck-Moisling könnte nach Aufnahme des elektrischen Betriebes durch die RE-Züge Hamburg – Lübeck bedient werden und böte eine attraktive Alternative des Zuganges zum SPNV für Pendler nach Hamburg aus den westlichen Lübecker Stadtteilen. Die Anlage eines P+R-Platzes südlich der Bahngleise mit direkter Zufahrt von der A20 könnte sinnvoll sein.	153	Die Reaktivierung der Stationen Alt Duvenstedt, Eggebek und Schuby war in der Perspektive 2010 für den SPNV in Schleswig-Holstein (erstellt: 1996) angedacht. Zum damaligen Zeitpunkt wurde zwischen Neumünster und Flensburg von einer Arbeitsteilung zwischen zweistündlich verkehrenden Interregio und stündlich verkehrender Regionalbahn ausgegangen. 2002 musste der entfallende Interregio durch SPNV-Leistungen aufgefangen werden und die Führung einer stündlichen RB Neumünster-Flensburg ist in weite Ferne gerückt. Gleichzeitig sind auch weitere Halte für die NOB Kiel - Husum aufgrund der Einbindung in die Taktknoten Husum und perspektivisch Kiel derzeit nicht möglich. Da bei einem Zweistundentakt von einer vergleichsweise geringen Inanspruchnahme der neuen Halte ausgegangen werden muss, parallel hierzu aber zwei Bahnsteige pro Station erforderlich sind und damit hohe Investitionskosten anfallen würden, halten wir eine Reaktivierung der genannten Stationen nicht für sinnvoll. Ein neuer Halt Lübeck-Dänischburg kann nur realisiert werden, wenn der Halt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai aufgegeben werden würde. Dies ist nicht möglich, da dieser Halt erst vor einigen Jahren neu errichtet worden ist. Einen neuen Halt Lübeck-Moisling ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, da die RE-Züge Hamburg-Lübeck eine eindeutige Zweckbestimmung haben, nämlich den schnellen Verkehr zwischen den beiden Städten. Die Halte Kronshagen und Neuwittenbek würden bei bestimmten Betriebsprogrammen möglich werden. Es muss jedoch beachtet werden, dass in Neuwittenbek (dieser Bahnhof müsste wahrscheinlich Systemkreuzungsbahnhof werden) erhebliche Investitionen einem geringen Potenzial gegenüberstehen und dass die Zukunft eines Haltes in Kronshagen bei Umsetzung des Stadt-Regionalbahn-Konzeptes möglicherweise nicht gesichert ist. Zudem bestehen bei der LVS

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Die beiden Halte in Kronshagen und Neuwittenbek ließen sich in den Fahrplan integrieren, wenn die Züge der RE-Linie Hamburg – Kiel ihre Lage wie von der RBSH vorgeschlagen so ändern, dass sich die derzeit knappe Umsteigezeit in Kiel verlängert. Allerdings könnten dann die Züge der Verstärkerlinie Kiel – Eckernförde nicht mehr mit den Zügen des Stammtaktes in Kiel-Hassee kreuzen, sondern bereits in Suchsdorf. Die Auswirkungen auf die Züge der Linien Kiel – Husum und Neumünster – Kiel müssten hier noch näher untersucht werden.</p> <p>Ein Halt im Bereich des neuen Lübecker Hochschulstadtteiles ist in den vorhandenen Fahrplan problemlos zu integrieren. Siehe hierzu auch die Anmerkungen zu Seite 79.</p>		<p>grundsätzliche Vorbehalte gegenüber einer Veränderung des Lage des RE Kiel-Hamburg.</p> <p>Nachdem sich die Lübecker Bürgerschaft für die Realsierung des Bahnhofes Hochschulstadtteil ausgesprochen hat, wird dieser in den LNVP aufgenommen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Seite 55, rechte Spalte, 3.Absatz</p> <p>Hinweis: Hier wäre ein konkrete Aussage zur Entwicklung der Vertriebsstrukturen bzw. ein Bekenntnis zum "personalbedienten Verkauf" sinnvoll.</p> <p>Ergänzungsvorschlag: <i>Dabei wird die Zielsetzung verfolgt, an mittleren und größeren Stationen bahnhofsnahe Verkaufsstellen mit kundenorientierten Öffnungszeiten vorzuhalten, über die das umfangreiche Fahrkartensortiment erhältlich ist.</i></p>	154	<p>Der Ergänzungsvorschlag wird angenommen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Seite 56, linke Spalte, 4.Absatz</p> <p>Hinweis: Die Kleingruppenkarte hat keinesfalls den gleichen Nutzen wie das SH-Ticket. Zudem gibt es bislang keinen konkreten Vorschlag, wie eine Verschmelzung von Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket möglich sein soll.</p> <p>Änderungsvorschlag: <i>Eine Harmonisierung der relationsbezogenen Kleingruppenkarte mit dem flexibel nutzbaren und auch in Mecklenburg-Vorpommern gültigen Schleswig-Holstein-Ticket wird angestrebt.</i></p>	155	<p>Vorschläge zur Integration des Schleswig-Holstein-Tickets werden bereits diskutiert. Ziel ist eine Verschmelzung, keine Harmonisierung.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Seite 56, mittlere Spalte, 1.Absatz</p> <p>Änderungsvorschlag: Auf einigen Bahnverbindungen kommt es dadurch zu <i>Tarifunterlaufungen</i> und damit zu vermeidbaren Mindereinnahmen.</p>	156	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Seite 56, mittlere Spalte, 2.Absatz</p> <p>Hinweis: Es besteht von Seiten der DB AG keine Verpflichtung zur Anerkennung von Fernverkehrsfahrkarten.</p> <p>Änderungsvorschlag: Über Kooperationsverträge <i>haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein die Anerkennung von Fahrkarten des Fernverkehrs vereinbart. Eine unternehmensneutrale und bundesweite Regelung zur Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten mit Zuschlägen in Zügen des Fernverkehrs ist weiterhin anzustreben.</i></p>	157	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Seite 57, rechte Spalte, vorletzter Absatz</p> <p>Ergänzungsvorschlag: "Auf der Strecke Kiel - Lübeck soll die NFC Handytechnologie <i>im Rahmen des DB-Projektes "Touch & Travel"</i> getestet werden.</p>	158	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Seite 67, mittlere Spalte, 2. Absatz</p> <p>Bei zukünftigen Ausschreibungen sollen zwar die Fahrzeuganforderungen weiterhin funktional, der Fahrplan jedoch konstruktiv vorgegeben werden. Auf Seite 22 wird noch betont, dass „die Verkehrsunternehmen durch funktionale Vertragsvorgaben mehr Gestaltung der eigenen Verkehre und Betriebsabläufe“ erhielten. Diese Gestaltungsfreiheit sollte weiterhin auch für das Fahrplanangebot gelten, weil nur so die besten Ideen entstehen und bekannt gemacht werden können.</p>	159	<p>Die Gestaltungsfreiheit beim Fahrplanangebot ist in Vergabeverfahren weiterhin durch die Abgabe von Nebenangeboten möglich.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Seite 73, Tabelle 05 – Angebotsmaßnahmen Szenario „Fortschreibung“</p> <p>Hamburg – Westerland</p> <p>Die unbefriedigende Situation der Anschlüsse zwischen dem langsamen und dem schnellen Zugsystem in Heide sollte durch eine Integration des langsamen Systems in den Taktknoten Heide zur Minute 00 verbessert werden. In Itzehoe kann gleichzeitig ein kurzer Übergang zum langsamen System Richtung Hamburg hergestellt werden, wenn das Taktgefüge im Netz Mitte so wie von der Regionalbahn Schleswig-Holstein vorgeschlagen verändert wird. Die Gesamtreisezeit zwischen Hamburg-Altona und Heide verändert sich gegenüber der heutigen Situation im langsamen System nur unwesentlich. Hingegen würde sich die Reisezeit zu Zielen nördlich des Knotens Heide um rund 30 Minuten verkürzen. Die Einnahmeausfälle zwischen Hamburg und Itzehoe für den Betreiber des Netzes West können damit durch Nachfragezuwächse zwischen Itzehoe und Heide kompensiert werden.</p>	160	<p>Hamburg-Westerland</p> <p>Die Problemdarstellung zum Taktknoten Heide wird inhaltlich geteilt. Allerdings wird die Veränderung des Taktgefüges im Netz Mitte sehr problematisch gesehen, so dass derzeit die Möglichkeiten einer Umsetzung im LNVP 2008-2012 sehr gering sind.</p> <p>Bei den Neuvergaben Netz West und Netz Mitte sollten die Verknüpfungen in Itzehoe und Heide aber konzeptionell so vorbereitet werden, dass der Taktknoten Heide, der hierfür beim Bahnhofsumbau auch weiterhin 5 Bahnsteigkanten erhält, tatsächlich mit allen Zugprodukten bedient wird.</p> <p>Lübeck-Travemünde Eine Taktverdichtung wäre mit dem Ausbau bis Kücknitz nun möglich, sofern Trassen nicht durch den boomenden Güterverkehr genutzt werden. Angesichts der gekürzten Regionalisierungsmittel ist jedoch eine</p>

<p>Bei der nächsten Vergabe des Netzes West sollte der Aufgabenträger konzeptionelle Vorgaben für die Gestaltung der Anschlüsse im Knoten Heide machen.</p> <p>Lübeck – Lübeck-Travemünde</p> <p>Nach Inbetriebnahme des zweiten Gleises zwischen Abzw Waldhalle und Abzw Lübeck-Kücknitz kann ein 30-Minuten-Takt auf dieser Strecke angeboten werden. Die zusätzlichen Züge bedienen in Lübeck Hbf den Nebenknoten zur Minute 30 und könnten mit den Zügen des Verstärkertaktes nach Hamburg oder bei entsprechendem Infrastrukturausbau (Kreuzungsbahnhof Lübeck-Hochschulstadtteil) bis Lübeck Flughafen verlängert werden.</p> <p>Hamburg – Büchen (- Schwerin)</p> <p>Der Verweis auf eine Angebotsreduzierung der RB Büchen – Aumühle und auf den RE-Halt in Müssen wird der Nachfrageentwicklung auf dieser Strecke keinesfalls gerecht. Im Gegenteil müsste hier durch Angebotsverbesserungen gegengesteuert werden, damit die durchaus möglichen ähnlichen Nachfragesteigerungen wie auf den Achsen Hamburg – Lübeck, Hamburg – Neumünster und den süderelbischen Strecken nach Stade, Buchholz und Lüneburg aufgefangen werden können. Eine Erhöhung der Platz- und Angebotskapazität beim RE Hamburg – Rostock erscheint uns schon in näherer Zukunft dringend geboten.</p> <p>Um eine optimale Vernetzung der Verkehrsverbindungen zu erreichen, muss Büchen zu einem Taktknoten zur Minute 00 weiterentwickelt werden. Optimal wäre die Korrespondenz der Züge jeweils beider Richtungen der Linien Lüneburg – Lübeck – Kiel und Hamburg – Schwerin – Rostock, sowie der in Büchen endenden Linie von Hamburg / Aumühle. Hierfür wäre eine fünfte nutzbare Bahnsteigkante erforderlich. Um zu ermöglichen, dass auch die Züge der EC-Linie 27 Hamburg – Berlin – Praha den Knoten Büchen bedienen, wären zusätzlich sogar noch Bahnsteigkanten an den Durchfahrgleisen 2 und 3 erforderlich.</p> <p>Kiel – Flensburg</p> <p>Durch das Vorhandensein zweier eingleisiger Strecken über rund 2 km Länge südöstlich des Bahnhofes Kiel-Hassee (Strecken 1022 Kiel Hbf – Osterrönfeld und 1031 Meimersdorf – Kiel-Hassee) bietet es sich an, durch Verlegung der Streckenverknüpfung bis unmittelbar nördlich der Brücke über die Alte Lübecker Chaussee, die regelmäßigen Kreuzungsaufenthalte der Züge der RB-Linie Kiel – Eckernförde „fliegend“ zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee stattfinden zu lassen. Dies würde den Betrieb auf der Strecke Kiel – Flensburg stabilisieren und die Anschlusssituation in Kiel Hbf zur Linie Neumünster – Kiel deutlich entspannen.</p> <p>Hamburg – Kiel</p> <p>Die Strecke Hamburg – Kiel fehlt in dieser Auflistung. Ähnlich wie bei Hamburg – Lübeck werden hier die Kapazitätsgrenzen bereits heute erreicht. Hier kann neben der Umstellung auf Doppelstockwagen nur noch durch Aufstockung des Zugangebotes, z.B. durch weitere RE-Leistungen in den zweistündlichen Taktlücken des SH-Express zwischen Hamburg und Neumünster reagiert werden. Damit könnten zumindest in den Hauptverkehrszeiten halbstündliche Verbindungen zwischen beiden Landeshauptstädten angeboten werden.</p> <p>Flensburg – Padborg</p> <p>Eine Verlegung des verkehrlichen Brechpunktes von Padborg nach Flensburg durch Verlängerung der dänischen Verkehre bis Flensburg würde die Attraktivität dieser grenzüberschreitenden Linie erhöhen. Ähnlich wie zwischen Niebüll und Tønder hemmt der Umsteigezwang gleich „hinter der Grenze“ in einem verkehrlich so unbedeutenden Ort wie Padborg die Nachfrageentwicklung.</p>	<p>Taktverdichtung kurzfristig nicht zu erwarten und eher für das Szenario \"Perspektive\" zu empfehlen (siehe dort auch Verdichtung nach Lübeck-Flughafen). Gleichwohl könnte die Infrastrukturverbesserung für Spitzenverkehre (Travemünder Woche, Bäderverkehr an Hochsommerwochenende genutzt werden).</p> <p>Hamburg-Büchen</p> <p>Eine Erhöhung der Platzkapazität im RE1 durch einen weiteren Wagen wird von M-V nicht mitgetragen (Bahnsteilängen, Kosten, Fahrzeitverlängerung). Insofern schlägt die LVS die kurzfristige Einrichtung eines Verstärkerzuges mit ca. 4 n-Wagen (350 oder mehr Plätze) vor in der Lage ca. 6:30 ab Büchen bzw. 17:00 Mo-Do/15:00 Fr von Hamburg Hbf. Bezüglich Überbesetzungen an Wochenenden hat die LVS das Land M-V gebeten, am Sonntagnachmittag das Angebot auf einen Stundentakt analog zu Mo-Fr zu verdichten.</p> <p>Ein wünschenswerter \"sauberer\" ITF-Knoten Büchen führt zu einer Fahrzeugmehrung im Vertragsnetz Ostseeküste. Dies wird vom Land M-V aus Kostengründen abgelehnt, obwohl eine längere Wendezeitzeit in Hamburg sehr pünktlichkeitsstabilisierend wäre. Die exakte Einbindung der verbleibenden EC-Züge ist zwar wünschenswert, angesichts mangels verlässlicher Planungssicherheit bei DB Fernverkehr halten wir das aber für nicht realistisch. Zudem muss beachtet werden, dass die Anlage von Bahnsteigen an den Durchfahrgleisen 2 und 3 in Büchen nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand möglich ist.</p> <p>Kiel-Flensburg</p> <p>Die vorgeschlagene Infrastrukturverbesserung zwischen Kiel-Hassee und der (geografischen) Verzweigung an der Alten Lübecker Chaussee zur Beschleunigung begrüßen wir. Hierzu wäre eine kleine Anpassung in Hassee und eine Weichenverbindung inkl. Signale an der neuen Abzweigstelle nötig. Das Gleis der Str.1031 wäre jedoch zu erneuern.</p> <p>Kiel-Hamburg</p> <p>Der Hinweis nach mehr Kapazitäten im RE Kiel-HH ist richtig. Jedoch wird angesichts der finanziellen Möglichkeiten zunächst die Kapazitätserhöhung durch den Doppelstockwageneinsatz im Vordergrund stehen. Weitere Verfüllungen des Taktes in \"Nicht-SHE-Stunden\" wie es bereits mit einem Zugpaar erfolgt, sind für die HVZ zu prüfen. Ein genereller Halbstundentakt NMS-HH ist angesichts der derzeit hohen Bestellerentgelte auf dieser Strecke nicht möglich.</p> <p>Flensburg-Padborg</p> <p>Der Einwand bezüglich der Brechung ist Padborg ist richtig. Die LVS hat in der Vergangenheit immer wieder Gespräche mit dem dänischen Verkehrsministerium und der DSB geführt, um diesen Zustand zu verbessern, zumal die dänischen Re-Züge ein rund 90-minütiges Stillager in Padborg haben. Neben der notwendigen Ausrüstung mit PZB90 steht einer solchen Durchbindung nach wie die hohe Preisvorstellung der DSB im Weg.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 78, Tabelle 06, Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“</p> <p>Hamburg – Westerland und Hamburg – Kiel / Flensburg</p> <p>Die S-Bahn sollte nicht nur nach Itzehoe verlängert werden, sondern ab Elmshorn im Wechsel auch nach Neumünster und/oder Kellinghusen.</p> <p>Sollte die Strecke von Itzehoe nach Brunsbüttel für den Güterverkehr elektrifiziert werden, so könnte eine Verlängerung der RB-/S-Bahn-Linie von Hamburg über Itzehoe hinaus bis Brunsbüttel sinnvoll sein.</p>	<p>161 Hamburg-Westerland</p> <p>Eine im Rahmen des 3-Achsen-Konzeptes einzurichtende S-Bahn würde sich wie die heutigen RB ab Elmshorn in die Äste Itzehoe und Neumünster teilen. Die Trasse Wrist-Kellinghusen wird für eine mögliche Verlängerungsoption weiterhin gesichert und könnte ggf. in ein S-Bahn-Konzept integriert werden. Eine Verlängerung der Züge (egal ob RB oder S-Bahn) über Itzehoe hinaus nach Brunsbüttel wäre im Falle einer Elektrifizierung der Strecke prüfenswert. Bislang ergab eine Untersuchung vor ca. fünf Jahren jedoch eine zu schwache SPNV-Nachfrage, zumal für Pendlerströme nach Hamburg möglichst kurze Reisezeiten nötig wären.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Eine Flügelung der Richtungen Flensburg und Kiel in Neumünster erfordert auf dem Abschnitt Hamburg – Neumünster den Ausbau der Stationen für längere Züge. Dies ist auf Machbarkeit zu prüfen, dürfte aber insbesondere in Hamburg Hbf nicht problemlos zu realisieren sein. Der notwendige Ausbau der Infrastruktur ist hier mit aufzunehmen.</p> <p>Flensburg – Niebüll</p> <p>Um einen Stundentakt auf dieser Strecke anbieten zu können, ist es nicht erforderlich 5 Bahnhöfe zu erstellen. Gemeint sind hier vermutlich 5 Stationen, von denen voraussichtlich nur eine als Bahnhof für Zugkreuzungen angelegt sein muss, die anderen 4 lediglich als Haltpunkte.</p> <p>Kiel – Husum</p> <p>Ebenso wie bei der letztgenannten Strecke ist auch hier neben der Erweiterung des Haltpunktes Felde zu einem Bahnhof lediglich die Anlage eines weiteren neuen Haltepunktes in Schüllndorf, Bredembek oder Melsdorf erforderlich.</p>		<p>Hamburg-Kiel/Flensburg Die Zuglänge der Flügelzüge muß sich an den geteilten Gleisen im Hamburger Hbf orientieren (d.h. drei Einheiten je ca. 75m Länge). Abhängig von der Nachfrageentwicklung und Anzahl der Plätze pro Stunde zum Hbf insgesamt ist daher ein geeignetes Fahrzeug (z.B. Doppelstocktriebzug wie von Stadler) zu wählen.</p> <p>Flensburg-Niebüll Siehe Anmerkung Kiel-Schönberg. Es wird von 5 Stationen ausgegangen.</p> <p>Kiel-Husum Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 79, Tabelle 06, Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“</p> <p>Lüneburg – Lübeck</p> <p>Die Einführung eines echten Halbstundentaktes zwischen Lübeck Flughafen und Lübeck Hbf erfordert neben der Anlage eines Bahnhofes mit mindestens einem Stumpfgleis auch die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofes auf der eingleisigen Strecke zwischen Lübeck Flughafen und Abzw Lübeck Hgbf, z.B. im Bereich des neuen Lübecker Hochschulstadtteiles. Anderenfalls wäre für das zweite stündlich Zugsystem kein 30-Minuten-Abstand zu den Zügen des Stammtaktes und damit keine Bedienung des Lübecker Nebenknosens zur Minute 30 möglich.</p> <p>Kiel – Schönberg</p> <p>Neben den schon vorhandenen 4 Bahnhöfen (Kiel-Oppendorf, Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg) müssen nicht weitere 5 Bahnhöfe angelegt werden. Gemeint sind hier sicherlich weitere Haltepunkte. Für einen Stundentakt ist in Abhängigkeit vom gewählten Fahrplankonzept voraussichtlich nur einer der vorhandenen Bahnhöfe für Zugkreuzungen in der Mitte der Strecke erforderlich.</p> <p>Kiel – Flensburg</p> <p>Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Eckernförde und Flensburg auf 120 km/h würde die gewünschten Halte in Lindaunis und Mohrkirch ermöglichen.</p> <p>Lübeck – Puttgarden</p> <p>Die Wiederanlage eines Gleisdreiecks im Bereich Neustadt Gbf würde die direkte Führung von Zügen zwischen Neustadt und Fehmarn (- Lolland - Falster) ermöglichen. Durch Einsatz der entsprechenden Signaltechnik ist ein Schwächen und Stärken der Züge in Neustadt Pbf zu ermöglichen.</p> <p>Bad Oldesloe – Neumünster</p> <p>Die Strecke Bad Oldesloe – Neumünster fehlt in der Übersicht. Um hier eine deutliche Nachfragesteigerung zu erzielen ist die Verdichtung des Zugangebotes auf einen Halbstundentakt auf dem südlichen Abschnitt Bad Oldesloe – Bad Segeberg anzustreben. Hierfür ist die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofes in Wakendorf erforderlich. Eine Verlängerung dieser Fahrten über Bad Segeberg hinaus nach Fahrenkrug und auf dem Industriestammgleis weiter nach Wahlstedt Süd sollte geprüft werden.</p> <p>Hamburg-Bergedorf – Geesthacht</p> <p>Die Reaktivierung der Strecke Hmb-Bergedorf – Geesthacht für den regelmäßigen Personenverkehr mit direkten Zügen ab Hmb-Nettelburg auf den Ferngleisen nach Hamburg Hbf böte die Chance, ein großes Fahrgastpotenzial für den SPNV zu gewinnen. Die Kapazitäten auf der „Ostseite“ des Hauptbahnhofes (Gleise 5-8) für diese Zugfahrten dürften aber erst nach Verlagerung der RB-Verkehre Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe auf die S-Bahn zur Verfügung stehen.</p>	<p>162</p>	<p>Lübeck-Lüneburg: Ggf. ist auch ein 20/40-Takt möglich, dann könnte ein Stumpfgleis in Lübeck Flughafen ausreichend sein. Dieses wäre wesentlich einfacher zu errichten als ein neuer Kreuzungsbahnhof Hochschulstadtteil.</p> <p>Kiel-Schönberg: Es wird von Stationen ausgegangen.</p> <p>Kiel-Flensburg: Eine Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Eckernförde und Flensburg wäre sinnvoll, sofern sie mit vertretbarem Aufwand erfolgen könnte. Eine Reaktivierung von Mohrkirch halten wir jedoch angesichts des sehr geringen Potentials für nicht sinnvoll, der Fahrzeitgewinn sollte für eine Verkürzung der Reisezeit nach Flensburg dienen. Auch der Halt Lindaunis hat nach Untersuchungen wenig Potential, hier wäre bei einer Bescheunigung die Frage, wo sich die Züge künftig begegnen (im Falle Eckernförde+Sörup längere Fahrzeit zwischen den Kreuzungen als heute).</p> <p>Lübeck-Puttgarden: Die Möglichkeiten des Baus eines Gleisdreiecks in Neustadt wurden im Auftrag der LVS bereits vor einigen Jahren gutachterlich geprüft. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse stellte sich jedoch heraus, dass die Anlage eines neuen Gleisdreiecks technisch nicht möglich (zu enge Gleisradien), bzw. wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. Daher wird das Projekt nicht weiterverfolgt.</p> <p>Bad Oldesloe - Neumünster Die Einrichtung eines Halbstundentaktes bis Bad Segeberg erfordert wie erwähnt Investitionen in einen Kreuzungsbahnhof bzw. Begegnungsabschnitt bei Wakendorf. Dennoch sollte für die Perspektive diese Möglichkeit zumindest in der HVZ geprüft werden. Eher fraglich ist jedoch die Weiterführung über das Industriestammgleis bis nach Wahlstedt. Dieser Verkehr wäre abhängig vom 2.Zugsystem und dieses wäre entweder ganztags anzubieten oder der Fahrgast müßte sich auf unterschiedliche Abfahrtsorte einstellen (siehe hierzu damalige Diskussion um Halt Neustadt-West).</p> <p>Bergedorf-Geesthacht: Die Reaktivierung der Strecke wurde vor vielen Jahren untersucht, die Kosten für die Einbindung der Strecke waren schon damals sehr hoch und haben zu einem negativen Ergebnis geführt. Trotz etwas geringerer Investitionskosten für die Anbindung an die Fernbahn erscheint uns das Bauwerk zumindest für die Richtung stadteinwärts kreuzungsfrei auszuführen. Zudem ist der Abschnitt Rotenburgsort-Ankelmannplatz eingleisig und schon heute ein betriebliches Nadelöhr.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

Eigenbetrieb Beteiligung der Landeshauptstadt Kiel (Nr. 8)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
--------------------------	----	--------------------------------

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>zur Grafik folgende Anmerkungen: 1) die angegebenen modal-split-Werte für Kiel unterscheiden sich teilweise erheblich von denen, die für Kiel im Rahmen der SRB- bzw. der VEP-Untersuchung ermittelt wurden. Das würde z.B. bedeuten, dass sich der ÖPNV-Anteil in Kiel von 2006 zu 2007 um 1 %-Punkt verringert hat. In diesem Zeitraum wurde der ÖPNV in Kiel aber wesentlich verbessert, was nicht gerade zu Nachfrageverlusten führen sollte. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass der angegebene Fahrrad-Anteil viel niedriger ist als in den Kieler Untersuchungen. 2) Es scheint ein Versehen vorzuliegen. Statt Schleswig-Holstein muss es wohl Schleswig-Flensburg heißen. Sonst wäre der Gesamt-wert konterkariert.</p>	<p>163</p>	<p>Sich widersprechende Ergebnisse und Werte sind zwar bedauerlich, allerdings unvermeidbar, wenn Daten aus unterschiedlichen Quellen mit unterschiedlichen Methodiken miteinander verglichen werden. Wichtiger ist daher, Daten aus einer Quelle bzw. mit einer gleichen Methodik im Laufe der Jahre zu vergleichen. Der Schreibfehler wird korrigiert. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Aus Sicht der LH Kiel sollten auch die Buslinien 102 und 902 in der Verkehrsregion Kiel aufgenommen werden. Diese Linien haben zumindest Schnellbusähnlichen Charakter</p>	<p>164</p>	<p>Tabelle 2 stellt eine Übersicht schneller Überlandverbindungen zwischen größeren Städten dar. Die genannten Linien fallen nicht in diese Kategorie. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>erster Absatz: hier muss deutlich gemacht werden, dass es bei dem vorgeschlagenen Kundendialog nur um das Thema SPNV geht</p>	<p>165</p>	<p>Der LVS-Kundendialog beantwortet auch heute schon zahlreiche Anfragen zum SH-Tarif und zum Fahrplanangebot. Eine Unterscheidung zwischen Bahn und Bus nehmen die Kunden dabei ebensowenig vor wie die Mitarbeiter des LVS-Kundendialogs. Fahrgäste verlangen einen Ansprechpartner. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>es fehlen Aussagen zur Vernetzung zwischen dem ÖV und anderen Verkehrsarten wie dem Fahrrad und PKW. Für viele ist der ÖPNV auch ein Teil einer Wegekette (Rad zum Bahnhof - Bahnfahrt - Fußweg zur Arbeit). Deshalb müssen im LNVP Aussagen zu Bike&Ride, Park&Ride, Fahrradmitnahme im ÖPNV, Carsharing, kombinierten Ticketangeboten u.ä. gemacht werden. Auch die Vernetzung zwischen Nah- und Fernverkehr muss eine deutliche Forderung bleiben. Die Anschlüsse von der LH Kiel in Richtung Süden über Hamburg hinaus sind nach wie stark optimierungsbedürftig.</p>	<p>166</p>	<p>Aussagen zur Fahrradmitnahme und zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger sind an den jeweiligen Stellen im LNVP enthalten. Die Realisierung von Verknüpfungsanlagen ist Aufgabe der Gemeinden. Das Land stellt hierfür Fördermittel zur Verfügung. Eine Übersicht über vorhandene Anlagen und deren Zustand ist bei der LVS in Form der Stationsdatenbank vorhanden. Zur Weiterentwicklung der Verknüpfungsanlagen müssen Potenziale für jede einzelne Station ermittelt werden. Dies kann nicht im Rahmen des LNVP geleistet werden. Auf die Entwicklung des Fernverkehrs haben Land und LVS keinen Einfluss. Im Rahmen der Möglichkeiten des ITF wird versucht, Anschlüsse von Nah- auf Fernverkehrszüge möglichst optimal zu gestalten. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>letzter Absatz, letzter Satz: "Es ist wünschenswert, dass im Busverkehr schrittweise ein ähnlicher Gestaltungsprozess breiter vorangetrieben wird als bisher."</p>	<p>167</p>	<p>Wir werden den Satz wie folgt anpassen: Es ist sinnvoll, dass entsprechende Ansätze auch im Busverkehr weiter vorangetrieben werden. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität</p>
<p>Nach den jüngsten Erfahrungen/Kenntnissen bei Übersteigern sollte die Konzentration die nächsten Jahre erstmal weiter auf der Verbreitung der Basisinforamtion liegen. Ein landesweit einheitliches Lay-Out von Fahrpläne wird seitens LH Kiel nicht unterstützt. Gerne soll weiterhin die Marke des Nahverkehrs verwendet werden, aber grundsätzlich sollte jedem Unternehmen/jeder Verkehrsregion eine eigene Darstellung möglich sein. Schließlich sind die Unternehmen vor Ort auch als Ansprechpartner verantwortlich und müssen als solche erkannt werden.</p>	<p>168</p>	<p>Die Basisinformation bleibt auch künftig eine wichtige Aufgabe der Kommunikation. Gleichwohl ist auch über neue oder einzelne Angebote zu informieren. Das einheitliche Fahrplanlayout erleichtert Fahrgästen die Orientierung. Die eigene Darstellung der Unternehmen durch individuelle Fahrplangestaltung stiftet keinen Kundennutzen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>ergänzen am Ende: Eine Kombination für Bus und Bahn erscheint zum jetzigen Zeitpunkt schwierig und mittelfristig nicht umsetzbar.</p>	<p>169</p>	<p>Es sind Ziele dargestellt. Im Übrigen teilen Land und LVS die Bedenken bezüglich der Umsetzbarkeit einer Kundengarantie nicht. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität</p>
<p>zur Abbildung 32, Busgrundnetz: vorgeschlagen wird die Aufnahme folgender Linien in das Grundnetz, wenn es denn so ein Netz geben soll: Eckernförde - Gettorf - Kiel (wie wir aus den SRB Planungen wissen, deckt die Bahn nicht alles ab) Kiel - Altenholz / Strande Kiel - Preetz - Plön (die Bahnstrecke deckt nicht alle Bereiche ab)</p>	<p>170</p>	<p>Die Linie Kiel-Altenholz/Strande wird in das Buslinien-Grundnetz aufgenommen. Die Linien Eckernförde-Gettorf-Kiel und Kiel-Preetz-Plön werden vorerst nicht in den Vorschlag aufgenommen. Generell sollten konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden werden. Zusammen mit den zuständigen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen streben wird dennoch eine intensive Diskussion über diese Linien an (Parallelverkehr vs. Zubringerfunktion).</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus
<p>3. Absatz: die Gründung eines landesweiten Verkehrsverbundes wird seitens LH Kiel nicht vorbehaltlos unterstützt. Vor dem Hintergrund der Kommunalisierung der Mittel wird den einzelnen Aufgabenträgern noch mehr Verantwortung übergeben. Dann müssen die Aufgabenträger, die laut Gesetz für den ÖPNV zuständig sind und für ihren Bereich auch die Finanzhoheit haben, auch weiterhin selbst entscheiden, wie sie den ÖPNV gestalten und sich organisieren.</p> <p>Wie ist es für das Hamburger Umland machbar, dann in zwei Verbänden zu sein? Möglicherweise unterscheiden sich die beiden z.B. in Standards.</p>	171	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr \"aus einem Guss\" zu planen. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Die Gründung eines Verbundes wurde schon im zweiten LNVP thematisiert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>die Aufnahme des Projektes SRB Kiel wird begrüßt.</p> <p>Die alternative Angebotsverbesserung ohne SRB Kiel in der Region Kiel unter dem Namen Förde-S-Bahn laufen zu lassen, ist für die LH Kiel neu; klingt aber interessant.</p>	172	<p>Die Bezeichnung \"Förde-S-Bahn\" orientiert sich an der Konzeption der Breisgau-S-Bahn (Freiburg und Umgebung) wo auf vergleichbaren Strecken durch Angebotsverdichtungen ein weitgehender 30-min-Takt im SPNV eingeführt wurde. Da wir in Kiel auf vielen Strecken schon beinahe einen solchen 30-min-Takt haben, bzw. entsprechende Angebotsausweitungen diskutiert werden, könnte eine entsprechende Bezeichnung auch zur besseren Vermarktung des Angebots sinnvoll sein.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>zum Tarif: ergänzen: \"Ergänzend sind sinnvolle regionale Lösungen weiter möglich.\"</p> <p>Anmerkung zur Kleingruppenkarte/Schleswig-Holstein-Ticket: die geplante Verschmelzung der beiden Tickets darf nicht dazu führen, dass die Nutzbarkeit innerhalb einer oder weniger Zonen eingeschränkt wird</p> <p>zum Verkauf von Fahrkarten übers Internet: Letzten Satz im ersten Absatz in der dritten Spalte streichen. Ist u.E. noch nicht ausreichend geklärt. Überlegungen Dritter sollten durch solche Aussagen nicht konterkariert werden.</p>	173	<p>Regionale Lösungen sind gemäß SH-Tarif möglich. Da dieser Spielraum aber bei massiver Nutzung zu einem unübersichtlichen Tarif führt, wird dies im LNVP nicht explizit erwähnt.</p> <p>Durch das Ziel, das Schleswig-Holstein-Ticket als Kleingruppenkarte mit Netzfunktion zu konzipieren, wird die Nutzung nicht eingeschränkt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>zur Strecke Kiel - HH: über eine Verdichtung zumindest zu Hauptreisezeiten sollte auch schon im Szenario \"Fortschreibung\" nachgedacht werden, um die immer weniger werdenden Fernverkehrszüge zu kompensieren. Für die LH Kiel ist eine gute Anbindung an den Zugfernverkehr sehr wichtig (sowohl für Pendler als auch Geschäftsreisende und Touristen).</p>	174	<p>Die Anzahl der Fernverkehrszüge ist seit 2001 konstant (6 ICE-Zugpaare). Eine Verdichtung des SPNV Kiel-Hamburg zu bestimmten Zeiten halten wir ebenfalls in der Variante \"Fortschreibung\" für sinnvoll, die Maßnahme ist - wie jede - abhängig von der Finanzierung.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>zweitletzter Absatz: Diese Aussage kann so nicht stehen bleiben. Einerseits gibt es Bereiche in SH, in denen schon weitreichende Optimierungen im Busverkehr erfolgt sind; hier sind Kompensierungen nur noch schwer möglich. Dies hat insbesondere auch Bedeutung im Hinblick auf die folgenden Aussagen.</p> <p>Andererseits ist erstmal zu klären, wer die zusätzlichen Linien des in diesem LNVP vorgeschlagenen Busgrundnetzes zahlen müsste. Es handelt sich bei fast allen Linien um die Grenzen der Gebietskörperschaften überschreitende Linien. Heute sind solche vorhandenen Linien oft \"eigenwirtschaftlich\" betrieben; andere werden bereits im Wettbewerb vergeben, um Geld zu sparen. Ob sich das System über das heutige Maß weiterentwickeln läßt, muss (vor allem vor dem finanziellen Hintergrund der vorhandenen Mittel) erstmal geprüft werden.</p> <p>zu diese und der Seite 87: Insgesamt kann ein falscher Eindruck der Finanzierbarkeit des ÖV im Land entstehen. Die Finanzierung der Angebotsverbesserungen im SPNV können (zumindest in den nächsten Jahren) nur erfolgen, weil auch die Regionalisierungsmittel wieder ansteigen. Gleichzeitig werden in diesem LNVP Verbesserungen auch im ÖPNV gefordert. Höhere Mittel stehen den regionalen Aufgabenträgern aber nicht zu; die Kommunalisierten Mittel werden in den nächsten Jahren nicht erhöht, obwohl die Kosten - auch ohne Angebotsverbesserung und Restrukturierungen bei den Unternehmen - ständig steigen.</p> <p>Auch in Zukunft muss sich die Dynamisierung der Mittel auch bei den regionalen Aufgabenträgern wiederfinden, damit diese den Spielraum bei der Gestaltung des ÖPNV haben, um Verbesserungen umzusetzen, die u.a. hier im LNVP gefordert werden.</p>	175	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein.</p> <p>Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>

Hansestadt Lübeck (Nr. 11)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Hallo, hier ein paar redaktionelle Anregungen.</p> <p>Die Legenden auf den Seiten 12, 13 und 17 sind schwer lesbar und sollten nach Möglichkeit größer sein.</p>	16	<p>Wir werden versuchen, die Legenden größer und deutlicher darzustellen.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Es wird vorgeschlagen in Abs. 2 das Zeitfenster für die "Hauptverkehrszeit" anzugeben.</p> <p>Auf Seite 37 könnte eine ergänzende Tabelle zur Verbesserung der Lesbarkeit sinnvoll sein.</p>	17	<p>Eine Ergänzung zur HVZ wird vorgenommen. Auf die zusätzlich Aufnahme der Tabelle der Ein- und Aussteiger wird wegen des Umfangs des LNVP verzichtet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Es werden Aussagen zu folgenden Punkten vermisst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bike & Ride - Fahrradmitnahme in Zügen - Fahrplantreue/Verspätungen - Programm zur Verbesserung der Situation für Mobilitätseingeschränkte Personen - Sicherheit/Unfallbilanz, z.B. bei Bahnübergängen - Aussagen zu der Bahnstrecke HL - Bad Kleinen aus der Sicht des Landes <p>Für eine kurze Rückmeldung hierzu wären wir dankbar.</p>	18	<p>Bike & Ride:</p> <p>Grundsätzlich wird eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger angestrebt. Hierzu gehört auch die Herstellung von Verknüpfungsanlagen an Bahn- oder Busstationen. Der Bau dieser Anlagen wird weiterhin vom Land gefördert. Hierzu sind Aussagen in Kapitel 4.1 enthalten. Die Festlegung des Bedarfes ist Aufgabe der jeweiligen Gemeinde.</p> <p>Fahrradmitnahme in Zügen:</p> <p>Die Fahrradmitnahme in Zügen wird nicht gesondert ausgeführt. Kapitel 2 und 4 enthalten Aussagen zur tariflichen Regelung der Fahrradmitnahme und zu Fahrzeuganforderungen.</p> <p>Fahrplantreue/Verspätungen:</p> <p>Es werden Aussage zur Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystems und zur Kundengarantie in Kapitel 4.4 getroffen.</p> <p>Programm zur Verbesserung der Situation für Menschen mit Behinderung:</p> <p>Das Ziel eines möglichst weitreichend barrierefreien ÖPNV wird weiter verfolgt und ist daher eine wesentliche Grundlage bei allen geplanten Maßnahmen. Daher bedarf es aus Sicht des Landes und der LVS keines gesonderten Programms. Die Beseitigung baulicher Barrieren wird in Kapitel 4.1 erläutert.</p> <p>Sicherheit/Unfallbilanz:</p> <p>Die Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Sicherheit im Bahnverkehr ist Aufgabe der zuständigen Behörde (Eisenbahnbundesamt oder Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr). Eine Darstellung der Unfälle im Bahnverkehr gehört aus Sicht des Landes und der LVS nicht zu den Zielsetzungen des LNVP.</p> <p>Aussagen zur Bahnstrecke HL - Bad Kleinen:</p> <p>Aussagen zur Verkehrsnachfrage sind in den einzelnen Kapiteln enthalten (bis zur Landesgrenze). Die Strecke wird vom benachbarten Aufgabenträger betreut. Die Ausschreibungen oder Fahrplanabstimmungen wird das Land Schleswig-Holstein beteiligt.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Zu den Szenarien "Fortschreibung" (Seite 73) und "Perspektiven" (Seite 78) könnte ein erläuternder Text hilfreich sein.</p>	19	<p>Eine Erläuterung wird ergänzt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Die Lübecker Bürgerschaft hat am 25.09.08 folgenden Beschluss gefasst: "Die Bauverwaltung wird aufgefordert, die Möglichkeiten zur Einrichtung des Haltepunktes Hochschulstadtteil im Hinblick auf die geplante Lübecker S-Bahn Blankensee - Travemünde zu prüfen. Der Bürgermeister wird gebeten, die Landesregierung unverzüglich aufzufordern, diesen Haltepunkt wieder in den LNVP aufzunehmen."</p> <p>Aus dem vorgenannten Grunde fordern wir die Aufnahme des Haltepunktes "Hochschulstadtteil" in die Angebotsmaßnahmen auf der Strecke Kiel - Lübeck - Lüneburg/Bad Kleinen.</p>	20	<p>Die Realisierung eines neuen Haltepunktes Lübeck-Hochschulstadtteil wird in den LNVP (Abb 25/Tab 05) mit aufgenommen. Die Fertigstellung ist in den Jahren 2010/2011 vorgesehen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Zu Pkt. 02, Abb. 04 - Barrierefreiheit Bei dem neuen Haltepunkt Lübeck-Flughafen wurde die Barrierefreiheit bislang noch nicht erreicht, da es bei der DB Station & Service zu Verzögerungen beim Bau des geplanten Aufzuges gekommen ist.</p>	<p>333</p>	<p>Die Darstellung bezieht sich auf einen Stand Ende 2009 nach Einführung von Niederflurtriebwagen im Netz Ost. Es wird davon ausgegangen, dass bis zu diesem Termin auch die Station fertiggestellt ist.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Barrierefreiheit</p>
<p>Zu Pkt. 3.3 - Effizienter Nahverkehr Unter diesem Punkt wird ausgeführt, dass im Hinblick auf die Kürzung der Regionalisierungsmittel die effiziente Gestaltung und Nutzung der Bahn- und Busverkehre erforderlich ist. Die Entscheidung für Bahn- oder Busverkehr muss vom Aufgabenträger sorgfältig geprüft werden. Hier stellt sich die Frage von welchem Aufgabenträger?</p> <p>Die entsprechenden Entscheidungen sollten von den betroffenen Aufgabenträgern gemeinsam getroffen werden, zumal eine Entscheidung gegen den Einsatz der Bahn erhebliche Auswirkungen auf die kommunalen Aufgabenträger hätte.</p> <p>Auf die bereits in der Vergangenheit mit diesem Thema befasste Arbeitsgruppe landesweiter Nahverkehrsplan wird verwiesen.</p>	<p>334</p>	<p>Die Entscheidung, Bahn- durch Bus- oder Bus- durch Bahnverkehr zu ersetzen, muss vom SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam getroffen werden.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Zu Pkt. 4.2 - Tarif Es wird darauf hingewiesen, dass die Einführung zusätzlicher Tarifangebote, wie z. B. ein Jobticket, nicht zu zusätzlichen Ausgleichszahlungen durch die Aufgabenträger führen darf.</p>	<p>335</p>	<p>Ziel des Schleswig-Holstein Tarifes ist die vollständige Finanzierung durch den Fahrgast. Die Einführung neuer Tarifprodukte, die zu einer Erhöhung der Fahrgastnachfrage und einer besseren Auslastung vorhandener Fahrzeuge führt, sollte aus Sicht des Landes ohne zusätzliche Ausgleichsleistungen erfolgen. Die Aufgabenträger sollten sich gemeinsam für die Einführung neuer Produkte einsetzen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Zu Pkt. 5 - Nahverkehr bis 2025 - Fortschreibung Im Hinblick auf alle geplanten Erweiterungen und Verbesserungen des Angebotes, insbesondere bei einer Erhöhung der Taktfrequenzen, bei höheren Geschwindigkeiten und einem Ausbau des Netzes sind immer die lärmtechnischen Auswirkungen zu ermitteln, um ggf. entsprechende Maßnahmen zu deren Reduzierung zu planen und umzusetzen.</p> <p>Zu Pkt. 5, Tabelle 05 Die in Tabelle 05 beschriebenen Maßnahmen zur Erweiterung des Angebots im SPNV auf den Strecken Hamburg - Lübeck - Travemünde sowie Lübeck - Puttgarden führen zur Verschärfung der schon heute bestehenden Engpässe im Schienengüterverkehr. Der Masterplan zur Schienengüterverkehrsentwicklung der Lübecker Häfen (Mai 2007) prognostiziert eine bahnseitige Umschlagssteigerung von 2006 bis 2015 um 131%. Die Fehmarnbelt-Querung wird langfristig darüber hinaus zusätzliche Verkehre auf die betrachteten Strecken zur Folge haben. Zur Bewältigung dieser Verkehre sind im Bereich der Lübecker Häfen diverse Gleisbaumaßnahmen geplant, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Genauso wichtig ist es, die Hinterlandanbindungen über den Bereich der Lübecker Häfen hinaus auf die zukünftig erforderliche Leistungsfähigkeit zu prüfen. Insbesondere ist mit der geplanten Fehmarnbelt-Querung und dem damit einhergehenden zweigleisigen Ausbau der DB-Strecke Schwartau-Puttgarden am Abzweig Schwartau Waldhalle mit Einschränkungen für den Schienengüterverkehr zum Skandinavienkai zu rechnen. Dieser Knotenpunkt muss daher gleichzeitig leistungsfähig ausgebaut werden (siehe hierzu unten stehende Forderung).</p> <p>Die konkurrierenden Nutzer SPNV und Schienengüterverkehr sollten gemeinsam bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz auf die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten hinwirken und die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen einfordern. Eine konzertierte Aktion zusammen mit der LVS, den EIU und der landesweiten Hafenwirtschaft, um diese Ausbaumaßnahmen in Schleswig Holstein zu konkretisieren und dafür in einem fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verbindlich zu verankern, ist dafür notwendig und von der DB Netz einzufordern.</p> <p>Weitere Forderungen zu Pkt. 5 Die Lübecker Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 25.09.08 (TOP 13.4) folgenden Beschluss gefasst: "Die Bauverwaltung wird aufgefordert, die Möglichkeiten zur</p>	<p>337</p>	<p>Thema Lärmschutz:</p> <p>Bereits heute wurden sind durch den Einsatz leiserer Dieseltriebwagen erhebliche Reduzierungen der Lärmbelastungen erzielt. Durch die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde und den Einsatz von Elektrolokomotiven wird die Lärmbelastung durch Züge des SPNV weiter sinken. Grundsätzlich ist allerdings auch anzumerken, dass i.d.R. beispielsweise eine Verdoppelung des Verkehrsangebotes trotz erhöhter Lärmbelastungen keinen Anspruch auf lärmreduzierende Maßnahmen induziert (Verbesserungen des SPNV-Angebotes würden dann unbezahlbar werden). Erst bei erheblichen Veränderungen an der Infrastruktur können diese eingefordert werden.</p> <p>Thema SPNV vs. Schienengüterverkehr:</p> <p>Die im Fortschreibungsszenario vorgesehenen zusätzlichen SPNV-Angebote beziehen sich auf den auch durch die Hansestadt Lübeck gewünschten durchgehenden Halbstundentakt an Werktagen zwischen Hamburg und Lübeck und zwei zusätzliche Zugpaare zwischen Lübeck und Travemünde. Da gleichzeitig durch Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau zwischen Bad Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz eine Verbesserung des Betriebsablaufes erzielt werden kann, wird hier kein Konflikt zwischen SPNV und SGV gesehen.</p> <p>Es ist allerdings richtig, dass beim prognostizierten Anstieg der Anzahl der Güterzüge und insbesondere nach Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu zählt insbesondere die Beseitigung des Engpasses zwischen Ahrensburg und Hamburg-Wandsbek durch ein drittes Gleis oder die Schaffung einer separaten Infrastruktur für die S-Bahn. Die angebotene konzertierte Aktion ist zur Unterstützung der Realisierung dieses bedeutenden Infrastrukturprojektes in jedem Fall zu begrüßen.</p> <p>Der gewünschte dreigleisige Ausbau Lübeck Hbf-Bad Schwartau Waldhalle wird als unrealistisch betrachtet. Hierfür stehen in absehbarer Zeit weder Bundes- noch Landesmittel zur Verfügung. Für eine Elektrifizierung Lübeck - Bad Kleinen gilt Vergleichbares.</p> <p>Thema Haltepunkt Lübeck-Hochschulstadtteil:</p> <p>Die Realisierung eines neuen Haltepunktes Lübeck-Hochschulstadtteil wird in den LNVP (Abb 25/Tab 05) mit aufgenommen. Die Fertigstellung ist in den Jahren 2010/2011 vorgesehen.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Einrichtung des Haltepunktes Hochschulstadtteil im Hinblick auf die geplante S-Bahn Blankensee - Travemünde zu prüfen."</p> <p>Aus diesem Grunde fordert die Hansestadt Lübeck das Land Schleswig Holstein auf, den Haltepunkt an der Strecke Kiel - Lübeck - Lüneburg/Bad Kleinen wieder in den LNVP aufzunehmen. Auf die unter Pkt. 4 aufgeführten Maßnahmen und die Angebotsmaßnahmen im Szenario „Perspektive“ (ABB 06) wird hierzu verwiesen. Eine entsprechende Ergänzung ist auch unter Pkt. 04 - landesweite Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Des weiteren ist die Elektrifizierung der Strecke Lübeck - Bad Kleinen in den LNVP aufzunehmen.</p> <p>Im Hinblick auf die unter Pkt. 02, Abb. 03 geschilderten Kapazitätsengpässe im Bereich Abzweigung Schwartau Waldhalle - Lübeck-Kücknitz wird ein dreigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck Hbf mit Elektrifizierung gefordert.</p>		<p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zu Szenario „Perspektive“ Im Hinblick auf den geplanten Bau der festen Fehmarnbelt-Querung fordert die Hansestadt Lübeck den notwendigen Ausbau aller Hinterlandanbindungen auf der Schiene.</p>	338	<p>Das Land Schleswig-Holstein wird bei der Planung der Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarn-Beltquerung durch die DB Netz AG beteiligt und wird darauf achten, dass trotz Zunahme von Personenfern- und Güterverkehren der SPNV in seinem geplanten Betriebsprogramm abgewickelt werden kann. Durch die Elektrifizierung und schrittweise Herstellung der Zweigleisigkeit wird auch der SPNV von den Infrastrukturmaßnahmen profitieren können. Die im LNVP beschriebenen Maßnahmen sind jedoch auch ohne Realisierung der festen Fehmarn-Beltquerung möglich.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zu Abb. 32 - landesweites Busliniennetz Es wird darauf hingewiesen, dass die Festlegung von Taktverknüpfungen zwischen Bahn und Bus in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern erfolgen muss, da die Zuständigkeit für den übrigen ÖPNV nicht beim Land liegt.</p>	339	<p>Die Vorschläge für das Buslinien-Grundnetz werden selbstverständlich mit den jeweils zuständigen Aufgabenträgern abgestimmt und bezüglich der Umsetzbarkeit geprüft. Mittels einer intensiven Diskussion des Konzeptes sollen Potenziale zur Optimierung von Bus- und Bahnverbindungen genutzt werden. Vom zunehmenden Nutzen für die Fahrgäste profitieren alle Beteiligten.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Zu 5.2 - Finanzierung Die Hansestadt Lübeck geht davon aus, dass seitens des Landes entsprechend der durch den Bund erfolgten Kompensierung der Kürzung der Regionalisierungsmittel und der gleichzeitig erfolgten Dynamisierung der Reg-Mittel, eine entsprechende Anpassung der vom Land bis 2012 festgelegten kommunalisierten ÖPNV-Fördergelder erfolgen wird.</p> <p>Im Hinblick auf die teilweise erheblichen Kostensteigerungen und dem vom Land im Rahmen der Kommunalisierung der ÖPNV-Förderung verfolgtem Ziel, die kommunalen Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, den übrigen ÖPNV eigenständig zu gestalten, ist die Forderung nach einer besseren Finanzausstattung gerechtfertigt.</p>	340	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Zu 6.1 - Stand der Umsetzung des LNVP 2003-2007 Die neue Station Lübeck-Flughafen (Lübeck Blankensee) ist noch nicht vollständig hergestellt</p> <p>(siehe hierzu Ausführung zu Pkt. 02). Nach unserem derzeitigen (Okt. 2008) Kenntnisstand wird der Abschluss der Modernisierungsarbeiten am Lübecker Hauptbahnhof, mit dem Umzug des Reisezentrum zurück in das Hbf-Gebäude, nicht mehr in 2008 erfolgen.</p>	341	<p>Die vollständige Herstellung der neuen Station Lübeck Flughafen soll nach Aussagen der DB Station&Service AG bis Ende März 2009 erfolgen. Dennoch erfüllt die Station bereits ihre wesentlichen Funktionen.</p> <p>Der Umzug des Reisezentrums soll auch unseren Informationen zu Folge jetzt erst im Spätsommer 2009 erfolgen. Es wird eine Korrektur im LNVP vorgenommen.</p> <p>Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Stationen</p>

Vereinigung der UV HH und SH (Nr. 12)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>3-Achsen-Konzept Es gilt das 3-Achsen-Konzept als eines der Schlüsselprojekte im Nahverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zügig umzusetzen. Schleswig-Holstein benötigt leistungsfähige Verkehrsachsen in allen Landesteilen.</p> <p>Der Bau der festen Querung über den Fehmarnbelt wird erhebliche Zuwächse auf der Achse Lübeck-Hamburg mit sich bringen. Es muss ein zügiger Ausbau vorangetrieben werden, damit diese Strecke nicht zum Nadelöhr des Schienenverkehrs mit Skandinavien verkommt und das</p>	146	<p>Achsen-Konzept Die dargestellten Infrastrukturausbauten sind Bestandteil des Achsen-Konzeptes. Unzureichende finanzielle Mittel des Bundes für den Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur werden den Ausbauplänen aber voraussichtlich entgegen stehen. Hier müssen durch den Bund zusätzliche Mittel für Schienenprojekte bereitgestellt werden. Der Ertüchtigung der Achse Hamburg-Flughafen-Kaltenkirchen gilt ein Hauptaugenmerk des Landes. Vorliegende Untersuchungen und Konzepte müssen weiter detailliert werden. Ein zukünftiger Flughafenstandort Kaltenkirchen wird dabei zu berücksichtigen sein.</p>

<p>wirtschaftliche und verkehrliche Potential der festen Querung über den Fehmarnbelt voll ausgeschöpft werden kann. Sämtliche Verkehre einschließlich des Nahverkehrs auf der Achse dürfen nicht ins Hintertreffen geraten, die Leistungsfähigkeit muss sichergestellt bleiben.</p> <p>Die ohnehin schon erheblich ausgelastete Achse Elmshorn-Hamburg muss ebenfalls aufgrund der zu erwartenden Zuwächse zukunftsfähig ausgebaut werden. Die Regionen an der Westküste bis nach Westerland auf Sylt benötigen aufgrund des prognostizierten Verkehrszuwachses einen leistungsfähigen Anschluss, um auch gerade unter touristischen Aspekten gut erreichbar und damit wettbewerbsfähig zu sein. Der Streckenabschnitt Pinneberg - Elmshorn ist besonders stark frequentiert, weil er im Zulauf auf Hamburg sowohl Bestandteil der Westküstenstrecke als auch der Jütlandstrecke ist. Die vielfältige Nutzung durch Güter-, Nah-, Fern- und S-Bahnverkehre macht die Strecke zu einem Nadelöhr. Um bestehende Engpässe dauerhaft zu vermeiden, ist zwischen Pinneberg und Elmshorn die Dreigleisigkeit zu verwirklichen.</p> <p>Die direkt nach Norden führende Achse Hamburg-Kaltenkirchen gilt es ebenso zu ertüchtigen, insbesondere unter Berücksichtigung eines direkten Anschlusses des Hamburger Flughafens aus Richtung Schleswig-Holstein. Außerdem wird diese „Nordachse“ für die weitergehende Planung eines Flughafens in Kaltenkirchen im Rahmen einer Partnerlösung mit dem Flughafen Hamburg zukünftig eine wichtige Rolle im Nahverkehr in Schleswig-Holstein spielen. Dies muss in den zukünftigen Planungen Berücksichtigung finden.</p> <p>Feste Querung über den Fehmarnbelt In Bezug auf den Bau der festen Querung über den Fehmarnbelt ist eine durchgehende Dreigleisigkeit zwischen Hamburg und Lübeck und der durchgängige zweigleisige Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden bis zur Fertigstellung des Großprojektes zu realisieren. Die starken Pendlerverflechtungen und die steigenden Güterverkehrsvolumina machen diesen Ausbau unabdingbar.</p> <p>Strecke Kiel - Lübeck Die Schienenverbindung der einzigen Großstädte Schleswig-Holsteins erfolgt lediglich über eine nicht elektrifizierte, größtenteils eingleisige Strecke. Diese störanfällige und wenig leistungsfähige Strecke gilt es umgehend auszubauen bzw. den Ausbau zügig voranzutreiben. Um die beiden schleswig-holsteinischen Oberzentren besser zu vernetzen, empfiehlt sich jedoch vor allem ein elektrifizierter Ausbau dieser Verbindung. Dies würde einen sinnvollen Fahrzeugeinsatz und bessere Übergänge auf andere Strecken ermöglichen.</p> <p>Selbstverständlich stehen wir für eine mündliche Anhörung jederzeit gerne zur Verfügung.</p> <p>UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.</p> <p>gez. Schulze</p>		<p>Feste Querung über den Fehmarnbelt Die Forderung nach einem durchgehenden dritten Gleis zwischen Hamburg und Lübeck ist nachvollziehbar. Ein solches Infrastrukturprojekt ist aber bei der derzeitigen Finanzausstattung des Bundesverkehrswegeplans auch langfristig nicht finanzierbar. Entsprechende Restriktionen bei den zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln scheinen auch den durchgehend zweigleisigen Ausbau der Vogelfluglinie zwischen Lübeck und Puttgarden zu verhindern.</p> <p>Strecke Kiel - Lübeck Nach heutiger Vorstellung wird 2009 mit dem Ausbau der Strecke begonnen. Damit kann Ende 2009/Anfang 2010 bereits das Zugangebot auf 2 Züge je Stunde und Richtung verdoppelt werden. In einem zweiten Bauabschnitt soll dann die Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck auf unter 55 min gesenkt werden. Eine Elektrifizierung der Strecke ist beim derzeitigen Volumen der Mittelbereitstellung des Bundes für SPNV-Projekte auch langfristig nicht finanzierbar.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Vorbemerkung: Wir begrüßen ausdrücklich die Bestrebungen, die Entwicklungen des landesweiten Nahverkehrs für die nächsten fünf Jahre fortzuschreiben. Auch die Wirtschaft in Hamburg und Schleswig-Holstein ist zunehmend auf ein leistungs- und zukunftsfähiges Nahverkehrskonzept angewiesen. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und des drohenden bzw. voranschreitenden Fachkräftemangels müssen zukünftig weitere Wege in Kauf genommen werden. Diese Wege müssen in Schleswig-Holstein bzw. zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein auch im Personennahverkehr sichergestellt werden.</p> <p>Aufgrund der erheblichen Pendelverkehre zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein müssten zukünftig enge Abstimmungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg vorgenommen werden und die Planungen eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes forciert werden.</p> <p>Selbstverständlich stehen wir für eine mündliche Anhörung jederzeit gerne zur Verfügung.</p> <p>UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.</p>	<p>147</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>

gez. Schulze

HVV Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Nr. 13)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Drei-Achsen-Konzept:</p> <p>Der HVV steht dem Drei-Achsen-Konzept mit dem Kernelement Zwei-System-S-Bahn grund-sätzlich aufgeschlossen gegenüber. Für die Umsetzung dieses Projektes müssen jedoch meh-rere Voraussetzungen, die wir nachfolgend beschreiben, erfüllt sein. Vorher sollte eine offen-sive Vermarktung des Konzeptes durch die Politik in Form von Ankündigungen und Verspre-chungen unterbleiben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein: <p>Bisher kursieren verschiedene, zum Teil einander widersprechende Aussagen zu einzelnen Bestandteilen und Randbedingungen des Konzeptes. So wurden z.B. für die Lage der Sys-temwechselstelle S-Bahn/Fernbahn zwischen Altona und Pinneberg schon drei verschiedene Standorte genannt. Nach Abschluss der auf Seite 82 des LNVP-Entwurfes erwähnten Knoten-untersuchung im Auftrag des Bundes sowie der ergänzenden Untersuchung im Auftrag Hamburgs ist zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein eine verbindliche Definition der wesentlichen Konzeptmerkmale abzustimmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachweis der betrieblichen Beherrschbarkeit: <p>1. Betriebliche Forderung: Es ist dauerhaft sicherzustellen, dass die S-Bahn-Zugfahrten auf den Fernbahnstrecken genau die Fahrplantrassen erhalten, die für die Verknüpfung mit den Fahrlagen im Bestandsnetz erforderlich sind.</p> <p>Die Knoten-Gutachter haben unsere Frage, wie diese Forderung erfüllt werden kann, so be-antwortet: „In der EIBV sind die hierfür maßgebenden Bestimmungen enthalten: ... Es ist da-von auszugehen, dass dieses Verfahren auch künftig zu tragfähigen Fahrplänen führen wird.“ (BVU/ITP/SMA im April 2008)</p> <p>Wir sind hingegen der Auffassung, dass die heutigen EIBV-Regelungen die o.g. Forderung nicht erfüllen und im Ergebnis mit nicht hinnehmbaren betrieblichen und/oder verkehrlichen Auswirkungen auf das hochkomplexe und daher sehr empfindliche S-Bahn-Netz zu rechnen wäre. Als Voraussetzung für Zwei-System-S-Bahnen auf stark ausgelasteten Mischbetriebs-strecken (= alle DB Netz-Strecken Hamburg - Umland außer KBS 121) sehen wir deshalb eine EIBV-Änderung, die eine angemessene Priorisierung der S-Bahn-Fahrten bei der Trassenver-gabe zum Ergebnis hat.</p> <p>2. Betriebliche Forderung: Es ist dauerhaft sicherzustellen, dass die Einbruchsverspätungen der S-Bahn beim Übergang vom Fern- in das S-Bahn-Netz nicht die betrieblich und verkehr-lich verkraftbare Verspätungsdauer und Verspätungshäufigkeit überschreiten.</p> <p>Die o.g. Gutachter sind der Auffassung, dass diese Forderung mit Pufferzeiten und Überwer-fungsbauwerken erfüllt werden kann. Wir halten das mit Blick auf die heutige Betriebspraxis nicht für ausreichend. Es bedarf vielmehr klarer betrieblicher Regelungen beim EIU, die die S-Bahn-Fahrten im Betrieb vor Folgeverspätungen - ausgelöst durch verspätete Fern- und Gü-terzüge - schützen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachweis des verkehrlicher Nutzens: 	176	<p>Zum Drei-Achsen-Konzept:</p> <p>Abstimmung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein:</p> <p>Bezüglich des Bahnverkehrs im Knoten Hamburg beschäftigen sich derzeit drei Untersuchungen (BMVBS, FHH sowie ITP zu Flughafen-anbindung) sowie das 3-Achsen-Konzept. Nach Abschluß aller Untersuchungen sind die Ergebnisse auszuwerten und diese in den LNVP bzw. in die weiteren Achsen-Planungen aufzunehmen. Hierzu gehört auch eine detaillierte verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung.</p> <p>Aus Sicht des Landes und der LVS ist derzeit das Konzept einer Systemwechselstelle auf dem Korridor Richtung Elmshorn im Bereich zwischen Altona(tief) und Altona-Nord (Diebsteich) prioritär zu behandeln. Hier erscheint aus unserer Sicht die sinnvollste Verknüpfung zur Fernbahn. Dennoch ist es unseres Erachtens zu früh, Überlegungen aufzugeben, die von einer Systemwechselstelle in Pinneberg ausgehen.</p> <p>Nachweis der betrieblichen Beherrschbarkeit:</p> <p>Das Verkehren von S-Bahnen auf Mischbetriebsstrecken im Außenbereich ist in der Tat verspätungsanfälliger als auf eigenen Gleisen, dies hat die Verlängerung der S3 nach Stade gezeigt. Insofern sind entsprechende Puffer und ggf. ein Reservefahrzeug am Knoten Altona vorzuhalten. Wir weisen jedoch darauf hin, daß auch in anderen Ballungsräumen S-Bahn-Verkehr im Mischbetrieb durchgeführt wird.</p> <p>Die Ansicht der Gutachter, die Sicherstellung der Fahrplantrassen mittels EIBV erfolgen zu lassen erfordert unserer Ansicht eine deutliche Präzisierung bisheriger Definitionen und Verschärfung (Verkleinerung) der Bandbreiten für den SPNV.</p> <p>Nachweis des verkehrlichen Nutzens/Nachweis eines positiven Ergebnisses einer Nutzen-Kosten-Rechnung:</p> <p>Die durch den HVV angeführten Aussagen zu Anforderungen an weitere Untersuchungen zum Drei-Achsen-Konzept werden unterstützt, können allerdings nicht Teil des LNVP sein.</p> <p>Zu einzelnen Abschnitten des LNVP:</p> <p>Schwachstellenanalyse:</p> <p>Hierfür ist der LNVP nicht das geeignete Medium.</p> <p>Aussagen zu Verkehrsmarkt (2.5) und Organisation und Zusammenarbeit (4.6):</p> <p>Die Kritik bezüglich der stationsbezogenen Darstellung der Nachfragedaten ist berechtigt.</p> <p>Es werden Daten der S-Bahn Hamburg GmbH übernommen.</p> <p>Die LVS Schleswig-Holstein hat heute Aufgaben im HVV-Bereich (SPNV-Leistungsbestellung, Infrastruktur, Kommunikation, QMS, Bewilligungsbehörde für Fördermittel, u. a.). Auch ein Verkehrsverbund Schleswig-Holstein würde diese Aufgaben weiter im HVV-Bereich erledigen.</p> <p>zu den Angebotsmaßnahmen:</p> <p>Hamburg-Westerland Die Leistungsausweitung in der Fortschreibungsvariante ist auf einzelne Verbindungen beschränkt, um den steigenden Urlaubs- und Tagestourismusverkehr besser bedienen zu können. Dies könnte z.B. die Ausweitung des Verkehrszeitraumes des bisherigen Bettenwechselsprinters (bisher nur Samstag Hochsaison) bedeuten sowie die Einrichtung eines Entlastungszuges für Tagestouristen an Sommerwochenenden. Angesichts der finanziellen Möglichkeiten des Landes Schleswig-Holstein sind diese Leistungen überschaubar.</p> <p>Hamburg-Büchen Die Anregung für die Einrichtung eines Entlastungs-RE Büchen-Hamburg</p>

Das Konzept ist einer eingehenden Nachfrageanalyse zu unterziehen, damit der Nutzen in Form eingesparter Reisezeiten und Umsteigevorgänge den Investitions- und Betriebskosten gegenüber gestellt werden kann. Dabei sind auch eventuelle Verschlechterungen für einzelne Fahrgastgruppen zu berücksichtigen.

- Nachweis eines positiven Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Rechnung:

Die Erfahrungen mit jüngeren Projekten zeigen, dass belastbare Angaben zu Investitionskosten frühestens mit der Vorentwurfsplanung möglich sind. Das heißt im Umkehrschluss, dass vor einer Entscheidung über die Umsetzung des Konzeptes oder Teilen davon diese Vorentwurfsplanungen durchgeführt werden, auch auf das Risiko hin, dass die Planungskosten ggf. verloren gehen.

Bei der Ermittlung der Betriebskosten ist auf eine angemessene Dimensionierung der Kapazität zu achten, die die standardgemäße Beförderung von Status Quo-Nachfrage, maßnahme-unabhängigem Nachfragezuwachs und maßnahmenbedingter Mehrnachfrage gewährleistet. Wenn z.B. Regionalbahn-Leistungen zwischen Pinneberg und Hamburg von nach Norden verlängerten S-Bahn-Zugfahrten übernommen werden sollen, ist zumindest in den Nachfragespitzen die Notwendigkeit einer Kapazitätsaufstockung bei der S-Bahn als Ausgleich für entfallende RB-Kapazität wahrscheinlich, die zu Sprungkosten führt (siehe Erfahrungen mit der S-Bahn Stade).

- Weitere Voraussetzungen für eine Realisierung des Drei-Achsen-Konzeptes:
 - o Realisierbarkeit in sinnvollen Teilschritten, da eine gleichzeitige Umsetzung auf allen Achsen aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein wird
 - o Aufwärtskompatibilität, d.h. kein Risiko verlorener Investitionen, wenn z.B. ein dreigleisiger Abschnitt langfristig doch eines vierten Gleises bedarf
 - o Widerspruchsfreiheit zu anderen geplanten oder potenziellen Ausbauprojekten im Schienennetz und zu deren betrieblichen Auswirkungen (z.B. Hafenhinterlandverkehr)
 - o Verträglichkeit mit den SPNV-Vergabeplanungen Hamburgs und Schleswig-Holsteins.

Zu einzelnen Abschnitten:

- Abschnitt 2.1 Angebot 2008 (Seiten 13 bis 22):

Der LNVP-Entwurf enthält keine systematische Schwachstellenanalyse, aus deren Ergebnissen Konsequenzen gezogen werden können oder müssen. Folgende Probleme werden nicht oder nicht ausreichend thematisiert:

- o die Überbesetzung von Zügen
- o die unbefriedigende Pünktlichkeit von Zügen
- o der unbefriedigende Zustand von Stationen
- o die unzureichende Kapazität von P+R-Anlagen.

Die Strecke Hamburg - Ahrensburg (- Lübeck) ist in die Liste der Kapazitätsengpässe aufzunehmen.

- Abschnitt 2.5 Verkehrsmarkt (Seiten 31 bis 38):

wird von der LVS geteilt und wird derzeit geprüft. Insgesamt wird die Grundkonzeption des Fahrplanangebots auf der Achse Hamburg-Büchen in den nächsten Jahren mit den regionalen Akteuren weiterentwickelt werden. Welchen Stellenwert eine S-Bahnverlängerung dann haben wird/haben kann, bleibt abzuwarten.

Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025

Arbeitsbereich: Fahrplan

Hier würden wir uns eine ausführlichere und differenziertere Darstellung der Querschnittsbelastungen sowie der Ein- und Aussteigerzahlen, ggf. in einem eigenen Anhang, wünschen. Schließlich sind diese Daten eine entscheidende Grundlage für die Gestaltung von Fahrplan und Infrastruktur sowie für die Beurteilung der Effizienz des Finanzmitteleinsatzes seitens des Landes. Wenn die EVU eine aussagekräftige Darstellung der Nachfragedaten verweigern, sollte dies den Lesern auch so deutlich gesagt werden.

Bei Abbildung 16 ist es u.E. nicht sachgerecht, wenn Stationen mit 20 Ein- und Aussteigern und Stationen mit 450 Ein- und Aussteigern in einer Klasse zusammengefasst werden. Die fehlenden S-Bahn-Zahlen sollten nicht mit dem sachlich falschen Symbol „weniger als 500“ kaschiert werden.

- Abschnitt 4.6 Organisation und Zusammenarbeit (Seite 69):

Die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sind verkehrlich weitgehend auf Hamburg ausgerichtet und deshalb Teil des HVV-Verbundgebietes. Ein möglicher Verkehrsverbund Schleswig-Holstein endet daher notwendigerweise an den Kreisgrenzen der vier Hamburg-Randkreise.

- Abschnitt 5.1 Angebotsmaßnahmen Szenario „Fortschreibung“ (Tabelle 05, Seite 73):

Hamburg - Westerland: Wir bitten um Angabe des ungefähren Leistungsumfanges (z.B. Zugpaare pro Tag oder pro Wochenende) der zusätzlichen Expresszüge.

Hamburg - Büchen: Einige RE-Züge in den HVZ sind bereits heute überfüllt. Hamburg und Schleswig-Holstein werden nicht umhin kommen, hierauf mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren. Der HVV hat einen entsprechenden Vorschlag für den Fahrplan 2010 unterbreitet. Zumindest der Handlungsbedarf und die Bereitschaft der Aufgabenträger zur punktuellen Leistungsausweitung sollten nicht verschwiegen werden.

- Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“ (Tabelle 06):

Drei-Achsen-Konzept: Siehe eigener Absatz

Hamburg - Büchen: Die Einführung einer Zwei-System-S-Bahn Hamburg - Büchen sollte u.E. nicht weiter verfolgt werden. Dies begründen wir wie folgt:

- o Betrieblich: Siehe unsere Ausführungen zum Drei-Achsen-Konzept, die wegen des intensiven Fernverkehrs (Geschwindigkeitsschere, unregelmäßige Fahrlagen, hohes Verspätungsniveau) in noch höherem Maße als auf den Strecken nach Bad Oldesloe und Elmsborn gelten, was durch die gegenwärtige Betriebslage täglich bewiesen wird.
- o Verkehrlich: Die S-Bahn ist aufgrund der erheblich längeren Fahrzeiten im Vergleich zum RE für die überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste unattraktiv:

Fahrzeit mit ... [min] RE#) S-Bahn*)

Büchen - HH-Bergedorf 20 30

Büchen - Hamburg Hbf 30 53

Schwarzenbek - HH-Bergedorf 11 20

Schwarzenbek - Hamburg Hbf 21 43

#) mit Halt in Müssen

*) RB + S 21 2008 minus zwei Minuten ab Büchen und minus einer Minute ab Schwarzenbek wegen höherer Anfahrbeschleunigung der S-Bahn, d.h. „best case“

Dies kann durch die (vergleichsweise geringe) Nachfrage

<p>nach den mit der S-Bahn möglich werdenden Direktfahrmöglichkeiten nicht aufgewogen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • o Wirtschaftlich: Die S-Bahn steht im Widerspruch zur in Tabelle 06 vorstehend genannten und von uns begrüßten Verdichtung des RE-Angebotes auf einen Stundentakt. Für zwei Zugpaare pro Stunde in den NVZ besteht auch langfristig kein Bedarf. Allein für die HVZ mit ihrer Notwendigkeit eines zweiten Zugpaares pro Stunde (siehe unsere Anmerkung zum Szenario „Fortschreibung“) sind die Systemfixkosten nicht zu rechtfertigen, insbesondere weil eine S-Bahn als zweiter Zug wegen der o.g. Fahrzeiten nur als Überlaufventil angenommen werden würde. 		
--	--	--

IHK Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein (Nr. 14)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Stellungnahme zum Entwurf des dritten landesweiten Nahverkehrsplanes</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst vielen Dank dafür, dass Sie der IHK Schleswig-Holstein Gelegenheit geben, zum o.g. Entwurf des dritten landesweiten Nahverkehrsplanes des Landes Schleswig-Holstein aus Sicht der Wirtschaft Stellung nehmen zu können.</p> <p>Die Bedeutung des ÖPNV für die Wirtschaft ist beträchtlich und hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die Unternehmen in Schleswig-Holstein sind darauf angewiesen, dass ihre Beschäftigten zur Arbeit kommen, die Auszubildenden pünktlich zur Berufsschule befördert werden und die Kunden die Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen erreichen können. Die IHK Schleswig-Holstein begrüßt deshalb ausdrücklich die in den vergangenen Jahren erzielten Verbesserungen im ÖPNV. Ganz wesentlich sind diese Erfolge auf das Vorgehen des Landes bei den Öffentlichen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen zurückzuführen. Durch dieses Vorgehen ist es gelungen, angesichts reduzierter Regionalisierungsmittel erforderliche Einsparungen zu erzielen und trotzdem nachhaltig zur Verdichtung und Verbesserung der Verkehre beizutragen. Die zusätzlichen 23,7 % Zugkm im SPNV seit 1996 sind dafür ein Beleg. Die Maxime der sparsamen Mittelverwendung und der nachfragegerechten Angebotspolitik findet die volle Zustimmung der IHK-Organisation.</p> <p>Es stellt sich jedoch die Frage, ob auf den stark frequentierten Strecken (wie z.B. Bad Oldesloe-Hamburg) die angebotenen Kapazitäten in den Verkehrsspitzen noch ausreichend sind, um die zusätzliche Nachfrage zu bewältigen. Überfüllte Züge und eine „gefühlte“ Verschlechterung der Transportdienstleistung in den Spitzenzeiten schaden dem Standort Schleswig-Holstein.</p>	263	<p>Eine der wichtigen Kernaussage des dritten LNVP ist, dass der schleswig-holsteinische Nahverkehr besonders auf einigen Strecken und zu den Spitzenzeiten seine Kapazitätsgrenzen erreicht und ausgebaut werden muss. Land und LVS haben die aus Fahrgastsicht notwendigen Maßnahmen formuliert. Die Finanzierung der Maßnahmen ist aus herkömmlichen Mitteln jedoch nicht gesichert. Neue Finanzierungswege müssen gefunden werden.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>In der Übersicht der bestehenden Schnellbus-Linien auf Seite 20 sollten die beiden Flughafen-Zubringer Kiel-Neumünster-Hamburg sowie Lübeck-Hamburg aufgenommen werden.</p>	264	<p>Die Flughafenzubringer Kielius und Traveliner erfüllen eine wichtige Funktion, aber sie entsprechen aus tariflicher und fahrplantechnischer Sicht nicht den in der Auflistung vertretenen Schnellbuslinien. Sie sind nicht in den SH-Tarif eingebunden und sind nicht auf das Nahverkehrssystem (Verknüpfung Bus-Bahn) abgestimmt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Die Bedeutung des ÖPNV für die Wirtschaft ist beträchtlich und hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die Unternehmen in Schleswig-Holstein sind darauf angewiesen, dass ihre Beschäftigten zur Arbeit kommen, die Auszubildenden pünktlich zur Berufsschule befördert werden und die Kunden die Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen erreichen können. Die IHK Schleswig-Holstein begrüßt deshalb ausdrücklich die in den vergangenen Jahren erzielten Verbesserungen im ÖPNV. Ganz wesentlich sind diese Erfolge auf das Vorgehen des Landes bei den Öffentlichen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen zurückzuführen. Durch dieses Vorgehen ist es gelungen, angesichts reduzierter Regionalisierungsmittel erforderliche Einsparungen zu erzielen und trotzdem nachhaltig zur Verdichtung und Verbesserung der Verkehre beizutragen. Die zusätzlichen 23,7 % Zugkm im SPNV seit 1996 sind dafür ein Beleg. Die Maxime der sparsamen Mittelverwendung und der nachfragegerechten Angebotspolitik findet die volle Zustimmung der IHK-Organisation.</p>	265	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Im Entwurf des LNVP wird an mehreren Stellen auf die Kürzung der Regionalisierungsmittel sowie auf zusätzliche Einnahmen durch Förderung, Verbesserung des Angebotes etc. hingewiesen. In diesem Zusammenhang muss auch die zunehmende Belastung der Verkehrsunternehmen durch höhere Energiekosten sowie steigende</p>	266	<p>In den Verkehrsverträgen mit den SPNV-Unternehmen sind Anpassungsmechanismen bei unverhältnismäßiger Kostenerhöhung bereits Standard. Hier liegt das Risiko beim Aufgabenträger. Bevor die Einführung einer Steuerentlastungen für ÖPNV-Unternehmen diskutiert werden kann, sollten Einnahmen und Kosten der Unternehmen</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Kosten bei Wartung und Instandhaltung gesehen werden. Um die Unternehmen zu entlasten muss eine „Finanzierung“ durch Abgabensenkung angestrebt werden.</p> <p>Außerdem ist eine weitere Rabattierung der Fahrpreise durch die „zielgruppengerichteten Angebote“ mit einer Entlastung der Unternehmen unvereinbar. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass diese Offerten meistens zu Lasten der bestehenden Angebote ausgewählt werden und nicht unbedingt neue Fahrgäste akquirieren.</p> <p>Des weiteren schließen wir uns in den entsprechenden Punkten den Ausführungen der Verbände VDV-Nord und OVN an.</p>		<p>geprüft werden.</p> <p>Trotz ständiger Tarifierungen ist die Zahl der Fahrgäste in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein gestiegen. Die zusätzlichen Einnahmen verbleiben bei den Unternehmen. Weitere Angebote (wie zum Beispiel die 9 Uhr Monatskarte) sollen für Neukunden Anreize schaffen, den Nahverkehr ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zu nutzen, und somit das vorhandene Angebot besser auszulasten.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Mittelfristig muss der Einfluss des demographischen Wandels auf die Nachfrage im ÖPNV - in Abwägung mit anderen Faktoren - kritisch betrachtet werden. Die aktuell vorliegenden Vorausberechnungen prognostizieren einen Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2025 um 70.000 Einwohner. Insbesondere im Bereich der Schülerzahlen wird mit einem Rückgang von ca. 25 % gerechnet. Dem gegenüber stehen die steigenden Energiekosten, die sich auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, aber auch auf die Verkehrsträger auswirken.</p> <p>Vor diesem Hintergrund muss das Angebot gerade im ländlichen Raum Schleswig-Holsteins, das zu einem großen Teil auch von der Schülerbeförderung abhängig ist, in Zukunft angepasst werden. Für den Verkehr in der Fläche mit u.U. längeren Wegen zu Schulen und anderen Versorgungseinrichtungen müssen wirtschaftliche Konzepte im ÖPNV gefunden werden. Und es müssen mehr seniorengerechte Angebote sowie Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen vorgehalten werden.</p>	267	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Die Gestaltung des Fahrplanes in Schleswig-Holstein muss immer auch unter touristischen Aspekten gesehen werden. Hier sind regionale Gegebenheiten und örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, um den Touristen auch weiterhin die Möglichkeit zu geben die Ferienorte zu erreichen (z.B. Kappeln-Olpenitz) und das Hinterland zu erkunden. In Zusammenarbeit mit den touristischen Verbänden sind hier, aus unserer Sicht, Komplettpakete und Traifangebote zu entwickeln, die zur Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage und Stärkung der Nachfrage nach touristischen Produkten führen.</p>	268	<p>Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein ist auch für Touristen sehr attraktiv. Die Bekanntheit von Fahrplänen und der Tarifangebote muss jedoch verbessert werden. Diesbezüglich schlagen Land und LVS die Einrichtung eines "Mobilitätsberaters", der touristische Einrichtungen über ihr Nahverkehrsangebot informiert, vor.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>Eine weitere Rabattierung der Fahrpreise durch die „zielgruppengerichteten Angebote“ ist mit einer Entlastung der Unternehmen unvereinbar. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass diese Offerten meistens zu Lasten der bestehenden Angebote ausgewählt werden und nicht unbedingt neue Fahrgäste akquirieren.</p> <p>Des weiteren schließen wir uns in den entsprechenden Punkten den Ausführungen der Verbände VDV-Nord und OVN an.</p>	269	<p>Eine weitere Rabattierung ist volkswirtschaftlich dann sinnvoll, wenn sie zu angemessenen Konditionen dem Ziel dient, motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern. Wann die Konditionen angemessen sind, ist in Abwägung zur Finanzierung anderer Maßnahmen (z.B. Taktverdichtungen oder Erhöhung der Fahrzeugqualität) zu beurteilen. Betriebswirtschaftlich ist eine weitere Rabattierung dann sinnvoll, wenn die Mehreinnahmen durch Neuverkehre die Effekte Kannibalisierung vorhandener Tarifangebote übertreffen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Die Gründung eines Verkehrsverbundes ist aus Sicht der IHK Schleswig-Holstein nicht notwendig. Bereits jetzt besteht durch den gemeinsamen Schleswig-Holstein-Tarif ein Verbund und viele Aufgaben eines Verbundes (z.B. Einnahmenaufteilung) werden von der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH wahrgenommen. Mit der Bildung eines Verkehrsverbundes würden daher Doppelstrukturen geschaffen, deren Kosten angesichts der eingeschränkten Mittel nicht vertretbar sind. Des weiteren schließen wir uns in den entsprechenden Punkten den Ausführungen der NSH GmbH an.</p>	270	<p>Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmenaufteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Kommunikation und Beschwerdemanagement. Um das Gesamtsystem ÖPNV landesweit weiterzuentwickeln, ist ein Aufgabenträgerverbund sinnvoll, da er diese Aufgaben bündelt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Wegen der Reduzierung der RB-Frequenz auf der Strecke Aumühle - Büchen sollte die in der Perspektive genannte Maßnahme der Erhöhung der RE-Frequenz auf der Strecke Hamburg Hbf. - Schwerin/Rostock mit Halten in Schwarzenbek, Büchen und Müßen vorgezogen werden. Die Fahrgäste, die bei Streichung der RB-Verbindungen auf die RE-Züge ausweichen müssen treffen auf völlig überfüllte Züge in den nur noch mühsam Stehplätze gefunden werden können. Schon jetzt beschwerten sich Unternehmen aus diesem Raum, dass ihre Beschäftigten zum Teil nur unter niedrigen Umständen zum Arbeitsplatz gelangen. Auch Geschäftsreisenden in der 1. Klasse bietet sich in der Verkehrsspitze kein anderes Bild.</p>	271	<p>Die genannte Reduzierung der RB-Pendelzüge sind Ergebnis gekürzter Regionalisierungsmittel (siehe hierzu auch Abb.07 S.25).</p> <p>Die Pendelzüge sind überwiegend schwach ausgelastet, mit dem RE bestehen für Fahrgäste nach Hamburg alternative Fahrmöglichkeiten.</p> <p>Eine kurzfristige Entlastung der RE in der HVZ durch einen weiteren Zug (morgens ab Büchen, nachmittags ab HH) halten Land und LVS für sinnvoll. Eine Realisierung wird aktuell geprüft.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Die IHK Schleswig-Holstein begrüßt die im Entwurf dargelegte Fortschreibung in Richtung Angebotsverdichtung, Neuordnung von Zugverbindungen und Anschlussoptimierung. Die darin beinhalteten Aussagen zur Entwicklung des ÖPNV werden unterstützt.</p> <p>Dabei sind besonders die Angebotsverbesserungen zwischen Kiel und Hamburg, Hamburg und Lübeck, Hamburg und Westerland sowie Kiel und Lüneburg zu erwähnen.</p>	272	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Auch die Errichtung eines Bahnhalt punktes auf der Insel Fehmarn wird positiv beurteilt.</p>		
<p>Die in der Perspektive aufgeführten Konzepte der S-Bahnen in Kiel und Lübeck sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen und werden von der IHK Schleswig-Holstein kritisch gesehen.</p> <p>Die für die Stadtr eionalbahn in Kiel notwendigen Investitionen von 350 Mio. Euro und ein jährliches Betriebsdefizit von rund 10 Mio. Euro sind vor dem Hintergrund der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte nicht zu vertreten. Dies gilt umso mehr als der verkehrliche Effekt weitgehend mit Doppelgelenkbussen erreicht werden kann, deren Anschaffungskosten bei einem Zehntel der für eine Stadtr eionalbahn nötigen Investitionen liegen bei gleichzeitiger Erwirtschaftung eines annähernd ausgeglichenen Betriebshaushalts.</p>	<p>273</p>	<p>Die Einführung einer Stadtr eionalbahn in Kiel setzt eine erhöhte Investitionsbereitschaft des Landes, der Stadt Kiel und der beteiligten Regionen voraus. Die benannte Summe von 350 Mio. € beinhalten die Investition (Bau der Gleis- und Stationsinfrastruktur, Anschaffung der Fahrzeuge) sowie die Betriebs- und Unterhaltungskosten für 30 Jahre aller baulicher Anlagen und der Fahrzeuge.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Förderung der notwendigen Investitionen aus Bundes-GVFG-Mitteln sind erfüllt. Auch das Land ist grundsätzlich bereit, die Maßnahme mit GVFG-Mitteln des Landes zu fördern. Die verbleibenden Investitionskosten sowie die Unterhaltung der Anlagen kann entweder von der Region (Stadt, Land und Umland) oder über einen Privaten Investor finanziert werden. Im zweitgenannten Fall würde sich die finanzielle Belastung der Region auf mehrere Jahre verteilen.</p> <p>Hinzu kommen die Kosten für den Fahrbetrieb. Da die notwendige Infrastruktur (inkl. Fahrzeuge) vorhanden ist, fallen hier im Wesentlichen Personalkosten an. Vorteil ist, dass sich auch kleinere, regionale Unternehmen um den Fahrbetrieb bewerben könnten.</p> <p>Mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 2,2 ist das Ergebnis der standardisierten Bewertung auch unter volkswirtschaftlichen Erwägungen als sehr gut zu bewerten.</p> <p>Aufgrund dieser Erkenntnisse wird die Entscheidung über die Einführung einer SRB Kiel sorgfältig vorbereitet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Die in der Perspektive genannten Verbesserungen in Richtung Kapazitätserhöhung und Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale finden unsere volle Unterstützung. Ein Faktor, der bei der Gewinnung neuer Kunden von entscheidender Bedeutung sein wird ist die Erhöhung der Servicequalität - gerade auch vor dem Hintergrund der Änderung der Altersstruktur im Zuge des demographischen Wandels.</p>	<p>274</p>	<p>Der Service am Kunden ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen sogenannte "Zugbegleitquoten" vorgegeben. Serviceleistungen am Bahnhof können vom Land nicht direkt beauftragt werden. Vertragspartner der Stationsbetreiber sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Sehr nachfragegerecht ist die geplante Maßnahme Halbstundentakt auf der Strecke Kiel - Hamburg. Eine Fahrtbeschleunigung auf der Strecke Kiel - Lübeck auf unter 60 Minuten empfehlen wir zur sofortigen Umsetzung, weil dadurch die Vertaktung zu anderen Reisezielen möglich wird und die Attraktivität der Verbindung insgesamt steigt.</p>	<p>275</p>	<p>Eine Fahrzeit des Regionalexpresszuges Kiel - Lübeck auf unter einer Stunde ist erst mit dem Vollausbau der eingleisigen Strecke möglich. Diese Maßnahme ist im Perspektivszenario als sinnvolle Maßnahme aufgeführt. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist nicht gesichert.</p> <p>Als Zwischenstufe wird daher ein Teilausbau Preetz-Ascheberg samt Kreuzungsbahnhöfen Kiel-Elmschenhagen und Plön durchgeführt. Hierdurch wird der Regionalexpress, der nur noch an den aufkommensstärkeren Bahnhöfen hält, etwas beschleunigt und ist in den Taktknoten Lübeck eingebunden.</p> <p>Als zweiter Zug pro Stunde werden die beiden heutigen Pendel Kiel-Preetz und Eutin-Lübeck zu einer durchgehenden Stadtr eionalbahn verbunden, die an allen Bahnhöfen hält und in Kiel zur vollen Stunde neu Anschlüsse nach Husum vermittelt (Verbindung Lübeck mit Westküste) und in Lübeck an Mo-Fr während des Halbstundentaktes Lübeck-Hamburg unmittelbar Anschluß nach Hamburg hat.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Die im Kapitel „Landesweite Maßnahmen" geäußerte Feststellung, dass die konsequente Vernetzung von Bahn und Bus Synergien schafft und Mobilitätsketten sichert ist absolut richtig. In der nicht terminierten Maßnahme „Buslinien-Grundnetz" ist allerdings offen, wer diese Verbesserung finanzieren soll. Die Finanzierungsspielräume von Kreisen und Kommunen sind hier sicher zu gering, um das Angebot im nötigen Ausmaß zu bezahlen. Insofern sollte schon früh ein Weg zur konsequenteren Ausnutzung des Wettbewerbs sowie den Einsatz alternativer Beförderungsformen (z.B. Bürgerbusse, Ruftaxen usw.) gefunden werden.</p> <p>Des weiteren schließen wir uns in den entsprechenden Punkten den Ausführungen der Verbände VDV-Nord und OVN an.</p>	<p>276</p>	<p>Aus Sicht des Landes und der LVS sollte die Effizienz des vorhandenen ÖPNV-Angebotes überprüft werden. Das Buslinien-Grundnetz soll in erster Linie im Bezug auf die Verknüpfung von Bahn und Bus zusammen mit den regionalen Aufgabenträgern diskutiert werden. Wie zusätzliche Angebote, die dabei nicht über Effizienzgewinne generiert werden können, finanziert werden, muss am konkreten Fall geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Die IHK SH plädiert dafür, die bereits im LNVP 2003 vorgesehene Einrichtung eines Haltepunktes Flensburg-ZOB nicht weiter zu verfolgen. Statt dessen sollte die im Szenario "Perspektive" aufgeführte Reaktivierung der Strecke Flensburg-Weiche - Lindholm (- Niebüll) in einen neuen Kontext gestellt werden: Sofern eine Finanzierung dieses Vorhabens gesichert ist, sollten die Züge aus Kiel nach Flensburg über</p>	<p>277</p>	<p>Der Endpunkt in der Flensburg Innenstadt (ZOB) ist verkehrlich weitaus sinnvoller und für den Fahrgast attraktiver.</p> <p>Die Anbindung an die Innenstadt ist daher infrastrukturell zu sichern.</p> <p>Theoretisch wäre es denkbar, dass die Züge in einer ersten Realisierungsstufe zum bisherigen Flensburger Bahnhof fahren müssen.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Flensburg-Weiche nach Niebüll und - vorausgesetzt, der Engpass Richtung Sylt ist dann endlich beseitigt - nach Westerland geführt werden.</p>	<p>Eine Durchbindung Richtung Kiel wäre optional möglich.</p> <p>Die Durchbindung nach Westerland wäre für den Fahrgast zwar sinnvoll, angesichts der notwendigen extrem hohen Kapazitäten nach Sylt (800-900 Sitzplätze in der HVZ) wäre dies nur dann machbar, wenn ein kompatibles Fahrzeug auf beiden Strecken fährt oder alternativ eine gesonderte Fahrplantrasse möglich wäre (was nur mit einem Ausbau der Strecke Niebüll-Westerland möglich ist). Selbst dann würde der Zug ab Niebüll erheblich verstärkt werden müssen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
--	--

Kreis Herzogtum Lauenburg (Nr. 16)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Im LNVP 2003 - 2007 ist als langfristige Maßnahme ab 2008 die Einrichtung direkter Züge Mölln-Büchen-Hamburg zur besseren Anbindung des Kreises Herzogtum Lauenburg an Hamburg aufgelistet (siehe dort Kap. 2.2.2, S.29, "Liniennetz SPNV ab 2008"; Kap. 4.2, S.73, "Büchener Kreuz").</p> <p>Im Entwurf des neuen LNVP 2008 - 2012 findet sich hierzu nichts mehr, nicht einmal im Szenario Perspektive! Auch im Anhang 6.1 "Stand der Umsetzung" findet sich keinerlei Hinweis.</p> <p>Der offensichtlich geplante, endgültige Verzicht auf die direkte Anbindung Mölln-Büchen-Hamburg widerspricht dem geplanten "offensiven Ausbau des Nahverkehrs" und ist so nicht hinnehmbar. Die Schnellbusanbindung Ratzeburg-Mölln-Hamburg ist gut, aber keine gleichwertige Alternative.</p> <p>Um die Chance auf eine bessere Bahnanbindung des Mittelzentrums Mölln an die Metropole Hamburg nicht zu verbauen, sollte die Einrichtung direkter Züge zumindest als langfristiges Ziel in den LNVP 2008 - 2012 aufgenommen werden.</p>	<p>239</p>	<p>Die Schaffung einer Direktverbindung Hamburg-Büchen-Mölln als zusätzliches Angebot zu den RE-Zügen Hamburg-Büchen-Schwerin und den Regionalbahnen Lübeck-Lüneburg ist auf absehbare Zeit nicht finanzierbar. Ihre Realisierung würde besonders hohe Ansprüche an das dort eingesetzte Wagenmaterial (schnelle Dieseltriebwagen, die auf der Schnellfahrstrecke Hamburg-Berlin \"mitschwimmen\" können) stellen, auf die besonderen Kapazitätsspitzen der Strecke Rücksicht nehmen müssen und würde zudem auf begrenzte Trassenkapazitäten der Strecke Hamburg-Büchen stoßen. Daher erscheint eine Umsetzung auch mittel- bis langfristig nicht realistisch.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>S. 17 Modernisierung der Bahnhöfe:</p> <p>Die Modernisierungsarbeiten auf den Bahnhöfen im Kreis Herzogtum Lauenburg sind kaum spürbar. Gerade die Bahnhöfe Schwarzenbek und Büchen sind in einem desolatem Zustand. Hingegen ist die Aufwertung des Bf. Friedrichsruh durchaus zu begrüßen. Der hier eingesetzten finanziellen Mittel stehen jedoch die geringen Nutzerzahlen und die aktuellen Leistungsreduzierungen entgegen.</p>	<p>240</p>	<p>Auch die Bahnhöfe im Kreis Herzogtum Lauenburg sollen aufgewertet werden. Höchste Priorität genießt dabei der Bahnhof Büchen, der ein neues Empfangsgebäude, zwei Aufzüge für die barrierefreie Erschließung und eine Aufwertung des Bahnsteigtunnels, sowie eine Aufhöhung der derzeit noch zu niedrigen Bahnsteige an Gleis 1 und Gleis 140 erhalten soll. Die Maßnahme befindet sich allerdings noch in der Abstimmung mit der Gemeinde Büchen. Auch die Errichtung einer Toilettenanlage und einer Videoüberwachung waren vorgesehen.</p> <p>Das Erscheinungsbild des Bahnhofes Schwarzenbek ist in der Vergangenheit in erster Linie durch einen kontinuierlichen Vandalismus geprägt. Die baulichen Anlagen bieten hingegen eine solide Grundstruktur. Hier müssen Stadt Schwarzenbek und DB AG ihre Zusammenarbeit bei der Vandalismusbekämpfung und Schadensbeseitigung fortsetzen.</p> <p>Die Aufwertungen in Friedrichsruh sind im Zusammenhang mit dem aus Bundesmitteln finanzierten Ausbau der Strecke Hamburg-Berlin zu sehen und erfolgten ohne finanzielle Beteiligung des Landes.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>S. 47 Barrierefreiheit:</p> <p>Die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen geht in den meisten Fällen zulasten des Sitzplatzangebotes. Diese Tatsache ist gerade bei starker Nachfrage auf einzelnen Linien bei der Umsetzung zu berücksichtigen.</p>	<p>241</p>	<p>Es ist richtig, dass behindertenfreundliche Toiletten, Mehrzweckräume etc. einen gewissen Platzbedarf in den Zügen haben. Großräumige Mehrzweckräume dienen jedoch gleichzeitig auch Fahrgästen, die ein Fahrrad, bzw. einen Kinderwagen dabei haben.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Barrierefreiheit</p>
<p>S. 56 vermeidbare Mindereinnahmen:</p> <p>Hier sei darauf hingewiesen, dass es kein Interesse und wenig Handhabe des Kreises gibt an den Tarifen im HVV-Bereich etwas zu ändern.</p>	<p>242</p>	<p>Seitens des Landes ist es von Interesse, die Mindereinnahmen des HVV-Tarifs zu minimieren und das Tarifniveau in den einzelnen Landesteilen anzugleichen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>S. 59 Veröffentlichung der Fahrpläne:</p> <p>An dieser Stelle wird das ZVU-Modell des HVV zur Kostenersparnis für die Erstellung und Veröffentlichung von Fahrplänen angeführt. Das Zentrale Verkehrsunternehmen (ZVU) übernimmt stellvertretend für alle Verkehrsunternehmen die Erstellung und Produktion der Fahrpläne.</p>	<p>243</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>S. 63 Fahrgastrechte:</p>	<p>244</p>	<p>Das Gesetzgebungsverfahren läuft noch, daher ist keine abschließende Beurteilung möglich. Nach derzeitiger Einschätzung werden die</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Das neue Fahrgastretegesetz ist an dieser Stelle zu integrieren.		gesetzlichen Fahrgastrechte aufgrund diverser Ausschlusskriterien für Nahverkehrskunden ohnehin kaum praktische Relevanz besitzen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität
S. 79 Perspektivzenario: Es wird bezweifelt, dass der Nutzen einer 2-System-S-Bahn auf der Strecke Aumühle - Büchen aufgrund der langen Fahrzeit in einem positiven Verhältnis zu den Anschaffungskosten stände. Anzustreben wäre hingegen die Haltemöglichkeit der RE-Züge am Bf. Aumühle und der damit verbundene Umbau. Für die Strecke Kiel - Lüneburg werden für den Streckenabschnitt von Ratzeburg bis Lauenburg keine Aussagen getätigt. An dieser Stelle ist zumindest eine Prüfung der Ausweitung des Angebotes vorzusehen - Analog: Kiel bis Lübeck.	245	Die Wiedereinrichtung des \"Fernzug\"bahnsteiges in Aumühle ist angesichts der damit verbundenen Kosten unrealistisch. Dieser Bahnsteig - der zweifelohne sehr sinnvoll wäre - ist mit dem Ausbau der Strecke Hamburg-Berlin angerissen und die Trassenführung optimiert worden. Die Ausweitung des Angebotes von Ratzeburg bis Lauenburg ist über den 1h-Takt hinaus nicht vorgesehen und auch vor dem Hintergrund der geringen Streckenkapazität sehr schwierig. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan
S. 86 Finanzierung Busverkehr Die Aussage, es gäbe keinen erhöhten Finanzierungsbedarf bei einer Verbesserung des Angebotes, wird zurückgewiesen. Alleine die Kostensteigerungen im Lohn- und Kraftstoffbereich werden in Zukunft die Gewinne durch Optimierungen zu nichte machen. Daher muss bei der Forderung der Angebotsverbesserung auch eine erhöhte Zuzahlung von Landesseite gewährleistet sein. In diesem Zusammenhang fordert der Kreis Herzogtum Lauenburg bei steigenden Regionalisierungsmitteln ebenfalls eine Steigerung der Kommunalisierungsmittel.	246	Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu untersuchen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
Die Grafik Abb. 1 ist nur schwer lesbar.	247	Es wird versucht, die Abbildung besser lesbar darzustellen. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles
S. 20 Schnellbusse: In der Tabelle 2 ist ebenfalls der Eilbus 31 Geesthacht - Hamburg-Bergedorf aufzunehmen. Unternehmen: VHH-PVG, Fahrzeit 37 Min. Takt: nur HVZ alle 15 Min.	248	Der Eilbus 31 ist bereits in Tabelle 2 ganz unten aufgenommen. Er fährt von Lauenburg bis nach Hamburg-Rathausplatz über Geesthacht und Hamburg-Bergedorf. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus
S. 48 Effizienter Nahverkehr: Es sollte explizit darauf hingewiesen werden, dass die Aufgabenträger Schiene und Straße gemeinsam mit den betroffenen Kommunen die effiziente Gestaltung der Bahn- und Busverkehre abstimmen müssen.	249	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung
S. 57 EFM: Es ist eine Aussage über die Kosten eines EFM zu machen und wer diese Kosten tragen soll.	250	Zunächst werden in einer Wirtschaftlichkeitsberechnung die Kosten eines EFM in SH ermittelt. Aussagen zur Finanzierung des EFM sind Verhandlungssache zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Diese Verhandlungen hängen davon ab, wem EFM welche Vorteile bringt. Da dies noch nicht untersucht wurde, kann der LNVP hierzu keine Aussagen machen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
S. 61 Kundendialog: Es ist anzustreben die Ergebnisse des Kundendialogs den Aufgabenträgern Straße zur Verfügung zu stellen und im Hamburg-Rand mit dem Kundendialog des HVV zusammenzuarbeiten.	251	Für den Bereich Kundendialog ist in 2009 eine Neuorganisation vorgesehen. Im Ergebnis können Informationen nach unterschiedlichen Anforderungen abgefragt werden. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
S. 69 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein: Der Kreis Herzogtum Lauenburg ist in einem Verkehrsverbund organisiert und sieht keinen Bedarf für Änderungen oder Ergänzungen.	252	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation
Die Stellungnahme des Keises Herzogtum Lauenburg wird vorbehaltlich der Zustimmung des Fachausschusses abgegeben. I.A. Andrew Yomi	253	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Die Gemeinden Aumühle Wohltorf und Dassendorf begrüßen den Vorsatz einer verbesserten Abstimmung zwischen dem Schienen- und Busverkehr ("Bahn und Bus sind ein System").</p> <p>Die Gemeinde Aumühle als derzeitiger Endhaltepunkt der elektrischen S-Bahn spricht sich in diesem Zusammenhang dafür aus, dass das Angebot der Buslinie 8817 - Geesthacht - Aumühle - als Zubringer-Buslinie zur S 21 ausgebaut und verbessert wird.</p> <p>Die Gemeinde Wohltorf als S-Bahn Haltestellenpunkt spricht sich in diesem Zusammenhang dafür aus, dass das Buslinienangebot als Zubringer zur S 21 ausgebaut und verbessert wird.</p> <p>Die Gemeinde Dassendorf spricht sich in diesem Zusammenhang dafür aus, dass das Angebot der Buslinie 8817-Geesthacht-Aumühle - als Zubringer Buslinie zur S 21 ausgebaut und verbessert wird. So könnten Dassendorfer Nutzer der S-Bahn ohne in das Auto zu steigen den ÖPNV direkt bis nach Hamburg nutzen.</p> <p>Die Attraktivität des ÖPNV könnte weiterhin gesteigert werden durch die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten in Bahnhofsnähe (P&R-Plätze) in Aumühle und Wohltorf (evtl. Parkdeck). Hierdurch könnten sicherlich neue Fahrgäste gewonnen werden.</p> <p>Von den Gemeinden Aumühle, Wohltorf und Dassendorf wird die Wiedereinführung des 10-Minuten Taktes der S-Bahn in den Abendstunden für sinnvoll gehalten und wäre für viele Benutzer sehr attraktiv.</p> <p>Die Beibehaltung des 10-Minuten Taktes am Morgen ist dringend notwendig.</p> <p>Die Busverbindung Schwarzenbek - Bergedorf stellt ein wichtiges Angebot des ÖPNV für Dassendorf dar. Eine Vertaktung dieser Linie wäre grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings muss dabei eine regelmäßige Schleifenverbindung durch den Bereich der Waldsiedlung in Dassendorf berücksichtigt werden, damit der ÖPNV in wesentlichen Bereichen Dassendorfs für Senioren, Schüler und Berufspendler gleichermaßen attraktiv und nutzbar bleibt.</p> <p>Die Gemeinde Kröppelshagen-Fahrendorf vertritt die Auffassung, das die Vertaktung der Buslinie 8810 von und nach Bergedorf verbessert werden sollte. In der Zeit von 6.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr sollten die Fahrten auf einen Halbstunden-Takt verbessert werden, bis 24.00 Uhr alle 45 Minuten, am Wochenende sollten Spätfahrten eingerichtet werden. Begründet wird dies von Seiten der Gemeinde durch steigende Benzinkosten und aus Umweltschutzgründen sowie neuer Baugebiete und damit verbundener steigender Einwohnerzahlen in den Gemeinden Kröppelshagen und Börnsen. Eine Verbesserung der Nahverkehrsanbindung ist dringend erforderlich. Ein Grossteil der Einwohner haben ihren Arbeitsplatz in Hamburg und sollten durch eine verbesserte Anbindung die Möglichkeit haben, bzw. in die Lage versetzt werden auf das eigene Auto zu verzichten.</p>	<p>254</p>	<p>Im Buslinien-Grundnetz werden alle Ober-, Mittel- und Unterzentren sowie ländliche Zentralorte berücksichtigt. Wohltorf und Aumühle sind keine zentralen Orte. Auf Basis der vorhandenen Struktur des Buslinien-Grundnetzes soll mit den jeweiligen Akteuren vor Ort die Diskussion vorerst angeschoben werden. Dabei begrüßen es das Land und die LVS, wenn die Optimierung oder Ausweitung der Bus-Zubringer zur S 21 dann thematisiert werden. Durch die Optimierung möglichst vieler Bus- und Bahnverknüpfungen wird ein höherer Nutzen für die Fahrgäste erzielt, von dem letztlich alle beteiligten Akteure profitieren.</p> <p>Für die Schaffung zusätzlicher P+R-Anlagen muss eine Bedarfsanalyse und -prognose erstellt werden. Ist ein solcher Bedarf an zusätzlichen P+R-Flächen in Aumühle oder Wohltorf zu erkennen, dient die Ausweitung des P+R-Angebotes durchaus der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.</p> <p>Die Wiedereinrichtung des 10-Minuten-Taktes der S21 in den Nachmittagsstunden ist abhängig von der Finanzierung dieser Maßnahme. Der Wunsch wird geprüft, eine Wiedereinführung ist bei den derzeitigen Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren jedoch nicht zu erwarten.</p> <p>Die Buslinie 8810 Lübeck-Ratzeburg-Mölln-Hamburg(Bergedorf) ist Bestandteil des Buslinien-Grundnetzes, welche das Land und die LVS mit den Akteuren vor Ort im Detail diskutieren möchte. Eine Ausweitung des Angebotes und die Einführung eines Taktfahrplans können in dem Rahmen thematisiert werden, wobei das Land und die LVS in erster Linie die Verknüpfung von Bus und Bahn optimieren möchten.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Der Tarifbereich für den Großbereich Hamburg endet in Reinbek. Hieraus resultieren für den Kunden, der die S-Bahn ab Aumühle oder Wohltorf nutzt, höhere Fahrpreise, die nicht zur Attraktivität beitragen. Die Gemeinden Aumühle, Wohltorf und Dassendorf halten eine Ausweitung des Großbereiches Hamburg bis nach Aumühle für sinnvoll, da dort die S-Bahn ohnehin endet. Das würde dann auch viele Pendler mit dem Auto veranlassen, nicht bis Reinbek oder Bergedorf zu fahren, sondern die S-Bahn ab Aumühle zu nutzen.</p>	<p>255</p>	<p>Der HVV-Tarif hat eine unterdurchschnittliche Tarifergiebigkeit, was zu einer erheblichen finanziellen Belastung des Landes führt. Eine Ausweitung des Großbereiches Hamburg würde die Tarifergiebigkeit weiter senken und den Verkehr für die Aufgabenträger weiter verteuern. Angesichts des landesweit überdurchschnittlichen Angebotes (S-Bahn) und der guten Wettbewerbsposition der Bahn ggü. dem MIV ist auch unter dem Aspekt Preis-Leistungsverhältnis eine Senkung des Tarifniveaus nicht sachgerecht.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>S. 45 Schülerverkehr:</p> <p>In der Realität lassen sich die Schulanfangs- und endzeiten nur bedingt mit den Fahrplanzeiten der Linienbusse überein bringen. Die Restriktionen aus dem Bereich Schule (z.B. Personalplanung und Unterrichtszeiten) gekoppelt mit dem vernetzten Linienangebot verhindern derzeit eine Optimierung des Fahrplanes. Zumal gerade in den ländlichen Gebieten ein temporäres nachfrageorientiertes Angebot gefragt ist, welches kontraproduktiv zu einem verlässlichen Fahrplan steht.</p> <p>Aktuell bedingt die Umstrukturierung der Schullandschaft einen, zu den Aussagen des LNVP gegenteilig wirkenden Effekt. Mit der Ausweitung der Schulzeiten in den späten Nachmittag hinein, ist ebenfalls eine zwingende Ausweitung der Busangebote verbunden. Die derzeit geleisteten Fahrten nach den Schulstunden vier bis sechs werden vielerorts durch weitere Fahrten nach den Stunden sieben und acht ergänzt. Dies führt zu einer erheblichen Kostensteigerung ohne</p>	<p>256</p>	<p>Eine hundertprozentige Abstimmung der Fahrplanzeiten von Linienbussen und dem Schülerverkehr ist sicherlich nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einigen Regionen noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Hierfür müssen alle Beteiligten mitarbeiten und Kompromisse eingehen. Der sich abzeichnende Umbruch in der Schullandschaft ist aus Sicht der LVS ein günstiger Zeitpunkt dafür. Bedarfsgestützte Verkehrsformen im ländlichen Raum sind dabei eine wichtige Produktebene im Gesamtsystem Nahverkehr, auch ohne verlässlichen Fahrplan.</p> <p>Ergebnis der Demografiestudie zum LNVP ist, dass die Zahl der Schüler in Schleswig-Holstein sinkt. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit der Zusammenlegung von Schulstandorten zu rechnen. Infolge dessen werden Schüler längere Reisewege zurücklegen müssen, so dass sich die Verkehrsleistung in diesem Bereich trotz sinkender Schülerzahlen insgesamt erhöhen wird. Inwiefern zusätzliche Fahrten die Kosten beeinflussen ist im Einzelfall zu prüfen. Mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot durch Optimierungen (siehe oben und Vorschlag Buslinien-Grundnetz) können Zielgruppen jenseits des</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Kompensationsmöglichkeiten.</p>		<p>Schülerverkehrs angesprochen werden.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>S. 50 Effizienter Nahverkehr:</p> <p>Es ist klar herauszustellen, dass die Verschiebungen von SPNV-Leistungen auf Bus-Leistungen ebenfalls mit einer Kostenverschiebung auf der Aufgabenträgerseite einhergehen, welche aus Sicht des Kreises nicht tragbar sind.</p>	<p>257</p>	<p>Dargestellt werden soll in erster Linie, dass bei einer Rücknahme von Verkehrsleistungen (egal ob Bus oder Bahn) erzielbare Einsparungen auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf anderen Linien ermittelt werden müssen. Dass sich die finanziellen Belastungen auf andere Aufgabenträger verlagern können, ist richtig.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Die Gemeinden Aumühle, Wohltorf und Dassendorf begrüßen die Einführung einer 2-System-S-Bahn Hamburg-Büchen, welches auch eine Forderung der Aktiv Region Sachsenwald-Elbe ist.</p>	<p>258</p>	<p>Die Einführung einer 2-System-S-Bahn Hamburg-Büchen ist als Maßnahme des "Perspektiv Szenarios" aufgeführt. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist nicht sichergestellt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Der Bau- und Planungsausschuss fasst folgenden Beschluss:</p> <p>Der Bau- und Planungsausschuss der Stadt Lauenburg/Elbe nimmt den Entwurf des dritten landesweiten Nahverkehrsplanes in Schleswig-Holstein (LNVP 2008 - 2012), Stand September 2008, zur Kenntnis.</p> <p>Die Stadt Lauenburg/Elbe spricht sich weiterhin, wie in der Stellungnahme im Jahr 2002, für eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Lübeck - Lüneburg zur Beschleunigung der Reisezeit aus. Des Weiteren ist eine Optimierung der Anschlüsse in Büchen und Lüneburg, gerade im Hinblick auf die Anbindung nach Hamburg, zu schaffen.</p> <p>Das Angebot des SPNV in Schleswig-Holstein ist nicht nur auf die nachfragestärkeren Strecken auszuweiten, sondern auch die Nebenstrecke Lüneburg - Lübeck ist ausreichend zu berücksichtigen, gerade aufgrund der starken Pendlerbeziehungen zwischen Lauenburg/Elbe und Hamburg. Die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Hamburg - Büchen - Hagenow Land sind für eine zügige Anbindung an Hamburg zu beseitigen und eine Verdichtung des RE-Angebotes zu schaffen.</p> <p>Die reduzierte Leistung auf der Strecke Aumühle - Büchen ist in den Jahren 2008 - 2012 zu erhöhen.</p> <p>Das Angebot regionaler Busverkehre ist zum SPNV zu ergänzen und insbesondere die bestehende Schnellbuslinie Lauenburg - Hamburg aufrecht zu erhalten. Das Busliniennetz soll den Schienenverkehr ergänzen und Anschlüsse sicherstellen.</p> <p>Der Bau- und Planungsausschuss befürwortet die geplante Erweiterung des Angebotes zwischen Kiel und Lübeck im SPNV (zwei Züge pro Stunde) und würde eine Weiterführung bis nach Lüneburg begrüßen.</p> <p>Die Stadt Lauenburg/Elbe geht nicht von einem zukünftigen Nachfragerückgang des SPNV auf der Strecke Lüneburg - Büchen von mehr als 5 % aus, gerade auch im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg mit einem Zuwachs von mehr als 3 % gemäß der Prognose des Statistikamtes Nord.</p> <p>Die grenzüberschreitenden Verkehre nach Lüneburg werden nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl Bereiche davon zum HVV-Verbund gehören. Die Anbindung an Fernverkehre in Lüneburg (IC/ICE-Züge) ist für den gesamten Kreis in Richtung Hannover und Süddeutschland wichtig und muss gesichert werden.</p>	<p>259</p>	<p>Lübeck-Lüneburg</p> <p>Die Anhebung der Geschwindigkeit bringt angesichts der Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke und der augenblicklichen Standzeit in Büchen keine Verbesserung. Eine Beschleunigung des Verkehrs wäre durch den Entfall des Aufenthaltes in Büchen (und Kreuzung in Lauenburg) theoretisch möglich. Dadurch würden jedoch Anschlüsse in Büchen verloren gehen. Daher wird diese Lösung ausgeschlossen. Die Anschlusszüge können aufgrund der eingeschränkten Trassenkapazität zeitlich nicht verschoben werden.</p> <p>Die Einführung eines zweiten Zuges pro Stunde durchgehend bis Lüneburg ist nicht vorgesehen und derzeit weder finanzierbar noch verkehrlich sinnvoll.</p> <p>Hamburg-Büchen</p> <p>Das Problem der Strecke Hamburg-Büchen ist nicht die Streckenkapazität, sondern sind die stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten (ICE vs. SPNV). Kurzfristig schlägt das Land für die Verbesserung im RE-Verkehr die kurzfristige Einrichtung eines HVZ-Entlastungszuges vor (morgens nach Hamburg zwischen den beiden am stärksten besetzten Zügen, nachmittags zurück).</p> <p>Eine Wiedereinführung der gestrichenen RB-Pendelzüge ist aufgrund der finanziellen Möglichkeiten nur in Einzelfällen realisierbar.</p> <p>Busverkehre</p> <p>Die Vorschläge im Busliniennetz werden in den nächsten Jahren mit den Kreisen und kreisfreien Städten sowie den Verkehrsunternehmen diskutiert. Schwerpunkt des Landes und der LVS ist eine verbesserer Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr.</p> <p>Nachfrage</p> <p>Der Nachfragerückgang auf der Strecke Lübeck - Lauenburg - Lüneburg ist Verlagerungseffekten geschuldet. Für einen Teil der Reisenden wird es zukünftig aufgrund des verbesserten Angebotes attraktiver sein, anstelle der Verbindung Lübeck - Lüneburg - Hannover die Verbindung Lübeck - Hamburg - Hannover zu wählen.</p> <p>Fernverkehrsanschluß Lüneburg</p> <p>Die Ausgestaltung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs obliegt der DBAG. Zur Haltepolitik im niedersächsischen Lüneburg kann der LNVP keine Aussage treffen.</p> <p>Bahnhof Lauenburg:</p> <p>Die Fahrkartenausgabe im Bahnhof Lauenburg wird derzeit von den Fahrdienstleitern der DB Netz AG neben ihrer eigentlichen Aufgabe, der Regelung des Bahnbetriebs, betrieben. Im Rahmen der Revitalisierung des Empfangsgebäudes ist eine Übertragung der Aufgaben an die neuen Betreiber möglich. Das Land hält den Fortbestand des personenbedienten Verkaufs an den Bahnhöfen für einen wichtigen Bestandteil des SPNV-Angebotes.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

<p>Der Rückbau der Keuzungsmöglichkeit und der Abbau von weiteren Überholgleisen führen bei Verspätungen zu Betriebsverzögerungen und zur Weitergabe von Verspätungen an Züge der Gegenrichtung. Infolge des zunehmende Schienengüterverkehr ist eine flüssige und fahrplanmäßige Betriebsabwicklung für den Personenverkehr teilweise nicht gewährleistet.</p> <p>Die Aufnahme des Bahnhofs Lauenburg in das Stationsprogramm mit umfassenden Modernisierungsmaßnahmen wird begrüßt, insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit in Abstimmung mit dem Einsatz neuer Niederflurfahrzeuge.</p> <p>Der Betrieb der Fahrkartenausgabe ist zu sichern.</p> <p>Zu dem unterstützt er die Resolution zur Kreistagssitzung am 30.10.2008</p> <p>Der Lauenburgische Kreisstag lehnt die geplanten Kürzungen auf der Bahnstrecke Schwerin - Büchen - Hamburg ab.</p> <p>Der Landrat wird aufgefordert, umgehend</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit der Landesverkehrsservicegesellschaft (LVS) Kontakt aufzunehmen, um die geplanten Kürzungen auf der oben genannten Bahnstrecke zum anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember zu verhindern • sicherzustellen, dass die betroffenen über 300 Fahrschüler alle Zugverbindungen weiterhin uneingeschränkt nutzen können. Ein Halt in Müßen muss ebenfalls gewährleistet sein • darauf einzuwirken, dass auch die Pendler aus den betroffenen Bereichen Büchen/Schwarzenbek nach und von Hamburg weiterhin keine Einschränkungen auf dieser Bahnstrecke haben. 	
<p>S. 57 Zugangshemmnisse:</p> <p>Schulungen für ältere Menschen sind grundlegend sinnvoll. Jedoch sollte bereits bei der Erstellung von Automaten und der Ausarbeitung des Tarifsystems verstärkt darauf geachtet werden, dass es für jeden durchsichtig ist (s. eigene Aussagen Seite 59 Kundenbedürfnis)</p>	<p>260 Dieser Hinweis ist richtig. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entwickeln Land und LVS kontinuierlich das Tarifsystem und die unterschiedlichen Vertriebswege weiter.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
S. 61 SH-Tarif-Schulberatung: Die Kreise und Schulträger sind hierbei einzubinden.	261	Sobald das Konzept für die Schulberatungen fertiggestellt ist, wird dieses den Aufgabenträgern vorgestellt. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
S. 72 Fortschreibungsszenario: Die angesprochene Verdichtung der Angebote ist im LNVP für den Kreis Herzogtum Lauenburg nicht zu erkennen. Im Gegenteil beinhaltet der LNVP eine Reduzierung des Angebotes. Das Fortschreibungsszenario muss aufgrund der heutigen Situation und der prognostizierten Entwicklung eine mittelfristige Verdichtung der RE auf der Strecke Büchen - Hamburg ausweisen. Die Erfordernisse der starken Pendlerbewegungen und des Schülerverkehrs sind sicherzustellen.	262	Die Angebotsreduzierung des Pendels Aumühle-Büchen ist begründet in der überwiegend schwachen Nachfrage und der aktuell fehlenden Regionalisierungsmittel. Einzelne Schülerverkehrsströme sind mit dem SPNV nicht immer abzudecken, insbesondere nicht auf einer dichtbefahrenen Hochgeschwindigkeitsstrecke. Hier sind alle Beteiligten (Schulen, Schulträger, Kreis, Land und Verkehrsunternehmen) aufgerufen, finanzierbare Lösungen zu finden. In Abstimmung mit dem Kreis und den Gemeinden wird zur Verbesserung des Pendlerverkehrs nach Hamburg die Einrichtung zusätzlicher RE-Verbindungen Hamburg - Büchen an Mo-Fr während der HVZ geprüft. Die Finanzierung zusätzlicher Verbindungen ist noch nicht abschließend geklärt. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan

Kreis Nordfriesland (Nr. 17)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>II. Ziele und Maßnahmen des Kreises Nordfriesland</p> <p>Zu den vordringlich notwendigen Verbesserungen zählen:</p> <p>1. Durchgängige Zweigleisigkeit auf der Westküstenstrecke</p> <p>Zur Beseitigung der vielen betrieblichen Störungen (Unpünktlichkeit und Anschluss-Sicherung), Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ohne Zwangshalt in Lehnshallig und Ausweitung der dringend notwendigen Kapazitäten mit Taktverdichtung, ist eine durchgängige Zweigleisigkeit auf der Bahnlinie zwischen Hamburg und Westerland weiterhin von höchster Priorität.</p> <p>Die Grenze der Leistungsfähigkeit des Abschnittes Niebüll - Westerland ist schon jetzt an "normalen" Verkehrstagen überschritten. Die Spitzenlasten können heute auf diesen Verbindungen nicht bewältigt werden, mit der Folge, dass Fahrgäste in überfüllten Zügen von und nach Sylt reisen müssen oder schlicht am Bahnsteig stehen gelassen werden, weil es keinen Platz mehr gibt. Da eine Verlängerung der Züge aufgrund unzureichender Bahnsteiglängen nicht Ziel führend scheint, ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Niebüll - Westerland dringend angezeigt und von besonderer Bedeutung. Auch vor dem Hintergrund der laut 3. LNVP zu erwartenden weiteren Fahrgaststeigerungen (demografischer Wandel, Klimabewusstsein, Rohstoff-Verknappung) könnte ein Verweis auf die Aufnahme im nächsten Bundesverkehrswegeplan (ab 2015) nicht akzeptiert werden. Die Vorlage eines verlässlichen Zeit- und Finanzierungsplans mit einem mittelfristigen zeitlichen Horizont für eine Umsetzung wird gefordert.</p> <p>Vorrangig umzusetzen ist hierbei ein zweigleisiger Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll; zumindest zu prüfen ist dieses im Abschnitt Morsum - Keitum.</p>	21	<p>Auch seitens des Landes Schleswig-Holstein wird eine durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke Itzehoe-Westerland als wichtiges Projekt angesehen. Ein Realisierungshorizont ist jedoch aufgrund der fehlenden Bundesmittel derzeit nicht zu erkennen.</p> <p>Für den Abschnitt Niebüll-Westerland lassen sich zum zweigleisigen Ausbau noch keine Zeitangaben machen. Allerdings ist eine Umsetzung mittelfristig nicht in Aussicht, da die hierfür notwendigen finanziellen Mittel beim Bund nicht zur Verfügung stehen. Durch den Bau von Außenbahnsteigen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in Verbindung mit neuen Über-, bzw. Unterführungen in diesen Bahnhöfen zwischen den Jahren 2002 und 2005 konnte die Leistungsfähigkeit der Strecke aber bereits wesentlich verbessert werden. Die geplante Herrichtung des Kreuzungsbahnhofes Lenshallig und des Bahnhofs Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird den Betriebsablauf ebenfalls verbessern.</p> <p>Die Bahnsteige zwischen Niebüll und Husum sind für die Führung von 10-Wagen-Zügen konzipiert. Wenn wie heute bereits z.T. 10-Wagen-Züge im 30-min-Takt verkehren, wird bereits eine sehr hohe Platzkapazität zur Verfügung gestellt. Mitunter unberechenbar auftretende Verkehrsspitzen können aber zu den beschriebenen Problemen führen. Grundsätzliche Änderungen bei Wagenanzahl und Zugkompositionen sind aber erst im Rahmen der nächsten Ausschreibung der SPNV-Verkehrsleistungen möglich. Im Rahmen der Vorbereitung werden die heutigen Kapazitätsvorgaben dezidiert überprüft.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>

<p>2. Eine weitere Grundvoraussetzung für einen nach den heutigen Maßstäben zumindest normalen Zugverkehr auf der Westküsten-Strecke ist die Modernisierung der veralteten Signal- und Sicherungstechnik, die mit dem zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Niebüll - Westerland einhergehen muss. Allein im Engpassbereich zwischen Niebüll und Westerland wäre hierdurch eine theoretische Geschwindigkeitssteigerung von 100 auf 140 km/h möglich. Im Verbund mit den vorgenannten Ausbaumaßnahmen könnte so eine erheblich bessere Auslastung erreicht werden. Die Reduzierung der vielen Bahnübergänge würde ebenfalls einen zügigeren Bahnverkehr auf der Gesamtstrecke ermöglichen.</p> <p>3. Ausräumung der Langsamfahrstellen im Bereich der Westküsten-Strecke.</p>	<p>22 zu 2.</p> <p>Die Sicherungstechnik der Strecke Hamburg - Westerland ist in Abschnitten modernisierungsbedürftig. In den vergangenen Jahren konnte durch den Bau neuer Stellwerke in Itzehoe und Husum (jeweils mit größeren Fernsteuerbereichen) jedoch bereits ein erster Modernisierungsschub erzielt werden. Es bleiben jedoch noch die Bereiche St.-Michaelisdonn-Heide-Friedrichstadt und Niebüll-Westerland die mit neuer Sicherungstechnik ausgestattet werden müssen. Dabei sind die Planungen für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in Heide (das den Bereich von St. Michaelisdonn bis Friedrichstadt umfassen wird) schon sehr weit vorangeschritten. Das ESTW Heide soll 2010/2011 in Betrieb gehen. Die im Bahnhof Heide erforderlichen Umbaumaßnahmen werden gleichzeitig für ein grundlegende Modernisierung des Bahnhofes genutzt. Für den Abschnitt Niebüll-Westerland lassen sich zur Modernisierung der Sicherungstechnik noch keine Zeitangaben machen.</p> <p>Der Streckenabschnitt Niebüll-Westerland ist heute bereits zwischen Klanxbüll und Morsum mit 140 km/h befahrbar. Ob im Rahmen eines ESTW Niebüll eine Veränderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf den verbliebenen Streckenstücken möglich ist, wird bei der Konzeption eines solchen ESTWs zu prüfen sein.</p> <p>Die Reduzierung der zahlreichen Bahnübergänge hat auch aus Sicht des Landes eine große Priorität. Es ist jedoch zu beachten, dass erforderliche Ersatzbauwerke in der Regel sehr teuer sind und insbesondere von den Kommunen finanzielle Beteiligungen erfordern (Regelungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz), die diese nicht tragen wollen bzw. können.</p> <p>zu 3.</p> <p>Zahlreiche Langsamfahrstellen sind in den vergangenen Jahren beseitigt worden, so dass sich die Situation insgesamt erheblich entspannt hat. Der Zustand der Netzinfrastruktur an der Westküste ist vor diesem Hintergrund als unauffällig zu bezeichnen.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>4. Die grenzüberschreitende Verbindung Niebüll - Esbjerg ist im Rahmen der anstehenden Ausschreibung spätestens ab 2011 ganzjährig durchgebunden, also ohne notwendigen Umstieg, zu betreiben.</p> <p>5. Eine Reisezeitverkürzung zwischen Westerland und Hamburg ist weiter voran zu treiben. Die Reisezeit mit der Bahn von Westerland/Sylt nach Hamburg lag Mitte der 90er Jahre noch unter 2:30 Stunden. Heute liegt sie in der Regel bei über 3 Stunden. Zum Fahrplanwechsel im Juli 2008 konnten einzelne Züge zumindest auf 2:46 Stunden beschleunigt werden. Außerdem wird an zehn Samstagen im Sommer 2008 ein Zugpaar an den Hamburger Hauptbahnhof angebunden, womit sich die Reisezeiten nach Berlin oder München um rund 30 Minuten verkürzen.</p> <p>Diese "Expresszüge" wurden bereits mit ihrer Einführung sehr stark angenommen. Aufgrund der hohen Bedeutung des Verkehrsmittels "Bahn" für den Tourismus an der Nordsee Schleswig-Holstein und des ungebrochenen Trends zu Kurzreisen und Tagestourismus ist eine schnelle, günstige, pünktliche und möglichst umsteigefreie Anreise von überragender Bedeutung für den Kreis Nordfriesland. Eine gute Erreichbarkeit ist unverzichtbar für die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft. Daher sind die Bemühungen für weitere Reisezeitverkürzungen und eine verbesserte Anbindung an den Hamburger Hauptbahnhof auch in den kommenden Jahren weiter zu intensivieren.</p>	<p>23 Zu 4: Wir verweisen auf die laufende Ausschreibung des Midvestjylland-Netzes in Dänemark.</p> <p>Zu 5: Eine Ausweitung der schnellen Züge ist in der Perspektive des LNVP aufgeführt. Sie ist - wie alle Maßnahmen - abhängig von der Finanzierung. Desweiteren verweisen wir auf das im Frühjahr 2008 erstellte Arbeitspapier zur Beschleunigung der Marschbahn.</p> <p>Zu 6: Die Ausgestaltung des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) ist nicht Gegenstand des LNVP. Gleichwohl ist eine gute Anbindung der Tourismusregionen durch den Fernverkehr nötig.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>6. IC-Fernverkehrsverbindungen über Hamburg hinaus sind eher auszubauen als einzuschränken. Für den Tourismus an der Westküste sind durchgängige Zugverbindungen ein wichtiges Marketinginstrument und -argument. Die Anreise ohne Umstieg ist für eine große Zahl der Urlaubsgäste von überragender Bedeutung: die Gepäck-Beförderung wird erheblich erleichtert und das Erreichen des Reiseziels ist garantiert.</p>		
<p>7. Fehlende Anerkennung des SH-Tarifes im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG. Durch eine Anerkennung, ggf. über eine "Zuschlag-Regelung", würde sich das annehmbare Verkehrsangebot aus Fahrgastsicht erweitern, weil auch die IC-Verbindungen von und nach Sylt besser nutzbar wären.</p>	24	<p>Die Anerkennung von Nahverkehrstarifen im Fernverkehr ist eine unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn AG. Die Deutsche Bahn AG fordert hierfür einen finanziellen Ausgleich, dessen Höhe aus Sicht des Landes nicht angemessen ist. Die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG müssen weitergeführt werden.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>8. Die Einrichtung von "Kultur-Zügen" zu späterer Stunde mit Durchbindung bis Westerland. Die Metropolregion Hamburg mit seinem vielfältigen Kulturangebot wird für die Menschen an der Westküste Schleswig-Holsteins auch zukünftig nur schwer mit der Bahn erreichbar bleiben, wenn nicht die Bedienzeiten deutlich stärker in die Abendstunden ausgedehnt werden. Das vielfältige Angebot an Musicals, Theater, Musikkonzerten oder Sportveranstaltungen ist für die Tagestouristen im Grunde nicht mit der Bahn erreichbar, weil der letzte Zug den Altonaer Bahnhof täglich bereits gegen 22.30 Uhr verlässt und nur noch bis Husum fährt.</p>	25	<p>Die Einrichtung weiterer Züge zur Schwachlastzeit ist aufgrund der finanziellen Lage derzeit sehr schwierig. Alternativ müßten andere Züge entfallen.</p> <p>Bisherige Bemühungen zur Einrichtung eines derartigen Zuges - zumindest 1x wöchentlich bis Husum - sind bisher nicht erfolgreich gewesen, werden aber weiterhin ernsthaft geprüft.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>9. Der Bahnhof in Niebüll ist als einer der letzten Bahnhöfe an der Westküste gekennzeichnet durch einen hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Für den Umbau dieses wichtigsten Bahnhofes auf dem nordfriesischen Festland liegt ein konkreter, verbindlicher Zeitplan seitens der Bahn AG bzw. der DB Station & Service AG vor, den es zwingend einzuhalten gilt. Die Fertigstellung der umfangreichen Umbaumaßnahmen ist für Ende 2010 vorgesehen. Hieran gilt es festzuhalten.</p> <p>10. Ein weiterer gravierender Engpass besteht zwischen Pinneberg und Elmshorn. Hier stellt sich der Bau eines dritten Gleises als dringende Notwendigkeit dar.</p> <p>11. Ausbau des Netzes zur Beschleunigung der Verbindung Husum - Jübek auf ITF-Qualität.</p>	26	<p>zu 9: Nach aktuellem Zeitplan der DB Station&Service AG erfolgt die Modernisierung des Bahnhofs Niebüll zwischen 4. Quartal 2009 und 1. Quartal 2011. Das Projekt hat eine hohe Priorität für das Land Schleswig-Holsten. Planung, Bauvorbereitung und Umsetzung erfolgen jedoch durch die DB Station&Service AG.</p> <p>zu 10: Auch für das Land Schleswig-Holstein hat die Beseitigung des Kapazitätsengpasses auf der Bahnstrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn eine große Priorität. Allerdings ist derzeit nicht absehbar, wann diese Maßnahme realisiert werden kann, da selbst mittel- bis langfristig keine Mittel des Bundes hierfür zur Verfügung stehen. Seitens der DB AG hat das 3. Gleis Elmshorn-Pinneberg derzeit eine erkennbar geringe Priorität. Da nach Bau der festen Fehmarnbeltquerung auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Achse Hamburg-Ahrensburg-Lübeck zu erwarten ist, stünden möglicherweise dann wieder mehr Trassen für den SPNV zur Verfügung.</p> <p>zu 11: Die derzeitige Streckengeschwindigkeit zwischen Husum und Jübek beträgt 80 km/h. Eine höhere Streckengeschwindigkeit wäre zwar prinzipiell wünschenswert, da der ITF Schleswig-Holstein aber auch mit der heutigen Infrastruktur fahrbar ist, wird ein solches Vorhaben nicht prioritär eingestuft.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>1. Seite 13, 1. Absatz: Der integrale Taktfahrplan (ITF) ist demnach Grundlage des Angebotes. Leider muss festgestellt werden, dass nur die Bahnhöfe an der Westküste in Niebüll, Husum und Heide zu ITF-Knoten ausgebaut wurden. Der 2. LNVP sah zudem bis 2007 Knotenpunkte in Kiel, Lübeck, Neumünster, Ulzburg-Süd und Büchen vor, die allesamt nicht geschaffen wurden. Leider kann daher nicht von einem "Taktverkehr auf allen Bahnlinien und systematischer Verknüpfung" gesprochen werden. Bei einer Bahnreise z.B. von Westerland nach Lübeck kann man feststellen, dass die Fahrtzeit über den Hamburger Hauptbahnhof kürzer ist, weil der Kieler Hauptbahnhof nicht vertaktet ist und man dort 45 Minuten auf seinen Anschluss warten müsste.</p>	27	<p>Lübeck ist schon seit langer Zeit ITF-Knoten zur Minute 00, Büchen seit einigen Jahren ebenfalls (wenn auch nicht lupenrein wie z.B. Husum). Ulzburg-Süd ist seit langer Zeit ein Knoten zu den Minuten 10/30/50 (20-Minuten-Takt AKN). In Neumünster ist seit 12/2002 ein Knoten zur Minute 30 eingerichtet worden. Allerdings konnte hier der RE Kiel-Hamburg bislang nicht integriert werden.</p> <p>Lediglich in Kiel ist die Bildung eines richtigen ITF-Knotens noch nicht abgeschlossen. Grund hierfür ist vor allem der verzögerte Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck. Mit Inbetriebnahme der 1. Baustufe und Schaffung des Halbstundentaktes Ende 2009 wird Kiel aus Lübeck ebenfalls zur vollen Stunde bedient, was die Reisezeit auf der Relation Lübeck - Husum um über eine halbe Stunde verkürzen wird.</p> <p>Eine alternative Drehung von Takten zur sofortigen Anschlußherstellung auf den Strecken Husum-Kiel bzw. Kiel-Lübeck würde weitreichende Folgen haben, die verkehrlich insgesamt nicht sinnvoll sind.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		<p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>2. Seite 17, 3. Absatz (nach der Aufzählung):</p> <p>Der Einsatz von Doppelstockwagen statt Reisezugwagen wäre für die Anbindung der Insel Sylt im Hochsommer prüfenswert, um die starke Fahrgastnachfrage besser bedienen zu können.</p>	28	<p>Der Einsatz von Doppelstockwagen hat Vor- und Nachteile. Sie haben unbestritten eine höhere Kapazität. Durch die Stufen sind sie für Reisende mit viel Gepäck jedoch nicht so komfortabel und sollten daher nicht unbedingt für den regelmäßigen Betrieb eingesetzt werden. Vorstellbar wäre der Einsatz von Doppelstockwagen bei hohem Aufkommen zur Ergänzung des 6-Wagen-MB-Zuges oder aber für zusätzliche Züge des Tagesausflugs- und Pendlerverkehrs. Aktuell werden hierfür ältere Schnellzugwagen des Flensburg-Expresses verwendet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrzeuge</p>
<p>3. Seite 24, letzter Absatz und Seite 25 mit Abbildung 7 zur Kürzung der Regionalisierungsmittel:</p> <p>Die Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierung wurde überlagert von der Kürzung der Regionalisierungsmittel. Nach langwierigen Verhandlung zwischen den Kreisen / kreisfreien Städten und den Verbänden der Verkehrsunternehmen mit dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein wurden die bis zum Jahr 2012 durch das Land zu leistenden Beträge zur Förderung des Nahverkehrs schließlich im Jahr 2007 in der "Landesverordnung zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV" festgesetzt. Die Beträge werden als so genannte "ÖPNV-Mittel" gezahlt und den Kreisen wurde die Ausgaben-Verantwortung übertragen, um Transparenz und Gestaltungsmöglichkeiten für den Bus-ÖPNV vor Ort zu erhalten.</p> <p>Ab 2008 hat der Bund eine Kompensation der Kürzung der Regionalisierungsmittel vorgenommen und damit einen Teil der zunächst erfolgten Kürzung gegenüber den Bundesländern zurück genommen. Gleichzeitig wurden die Regionalisierungsmittel dynamisiert.</p> <p>Die ÖPNV-Mittel wurden hingegen (noch) nicht wieder erhöht bzw. dynamisiert (siehe Seite 26, 2. Absatz). Wenn man die Entwicklung dieser beiden zentralen Finanzierungsquellen des ÖPNV vergleichend darstellt (indexiert auf den Wert "100" im Jahr 2006), fällt das Missverhältnis deutlich aus:</p> <p>Um den Kreisen und kreisfreien Städten einen besseren Gestaltungsspielraum für die anstehenden Herausforderungen zu ermöglichen, ist daher eine Erhöhung und Dynamisierung der ÖPNV-Mittel angezeigt, zumal die Busunternehmen zu Recht die teils drastischen Kostensteigerungen vor allem in den Bereichen "Diesel" und "Personal" anführen und der vom Gesetzgeber gewollte Gestaltungsspielraum damit deutlich eingeschränkt wird.</p> <p>Hätte sich das Land Schleswig-Holstein gegenüber den Kreisen / kreisfreien Städten so verhalten, wie es der Bund den Ländern gegenüber getan hat, müssten allein dem Kreis Nordfriesland in den Jahren 2007 bis 2012 eigentlich insgesamt 2,415 Mio. Euro mehr an Zuschüssen für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung gestellt werden!</p>	29	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel und das vorhandene Busangebot zu sichern, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein.</p> <p>Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 1 - Der neue LNVP Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>. Seite 33, 2. Absatz:</p> <p>Zumindest im Hochsommer ist die Kapazitätsgrenze auf den Verbindungen von der bzw. zur Insel Sylt überschritten. Dies wäre hier zu ergänzen.</p> <p>5. Seite 34, Abbildung 15:</p>	30	<p>Seite 33, 2. Absatz</p> <p>Ein Hinweis wird auf Seite 35 ergänzt.</p> <p>Seite 34, 35, 36</p> <p>Die saisonalen Schwankungen können in der Karte schwer dargestellt werden. Es wird geprüft, ob im Text die Fahrgastnachfrage für Sommer und Winter getrennt dargestellt werden kann.</p> <p>Es ist richtig, dass es starke saisonale Schwankungen gibt. Allerdings können diese landesweit und einheitlich erst dann dargestellt</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Bei der Darstellung der Verkehrsnachfrage anhand eines durchschnittlichen Tages wird die tatsächliche Auslastung verwässert. Gerade die starken saisonalen Schwankungen auf der Strecke von/nach Sylt werden so gar nicht richtig erfasst. Es wird daher um eine Karte mit Darstellung der saisonalen Schwankungen gebeten, um die Bedeutung der Anbindung der Insel Sylt besser heraus gestellt zu bekommen.</p> <p>6. Seite 36, Abbildung 16: dito; um Darstellung der saisonalen Schwankungen wird gebeten</p>		<p>werden, wenn Fahrgastzahlen entsprechend gleichmäßig und ebenfalls einheitlich erhoben werden. Dies ist für das Jahr 2006 leider noch nicht möglich, sollte aber für die Folgejahre schrittweise machbar sein.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>7. Seite 44 ff., Kapitel 3.2 Kunden des Nahverkehrs:</p> <p>Die Auffassung, wonach der demografische Wandel letztlich zu einer Steigerung der Ansprüche der Kunden und der Bedeutsamkeit des Gesamtsystems ÖPNV führen wird, wird unterstützt. Zudem ist zu erwarten, dass sich dieser Trend durch das sich geschärfte Klimabewusstsein und die zu erwartenden Ölpreis-Steigerungen noch weiter verstärken wird. Diese Effekte finden in dem ganzen Kapitel jedoch keine Erwähnung und sollten genauso wie der demografische Wandel beschrieben werden, weil sie massive Auswirkung auf die Mobilität der Menschen haben werden.</p>	31	<p>Der Absatz wird ergänzt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>9. Seite 51, 2. Absatz:</p> <p>Wie sollen denn die Fahrzeuge außerhalb der Hauptverkehrszeit optimal ausgelastet werden, wenn die Nachfrage in der Nebenverkehrszeit deutlich geringer werden wird? Die Benennung von Lösungsansätzen zu diesem offensichtlichen Widerspruch wäre hilfreich.</p>	32	<p>Die Erkenntnisse aus der Demografiestudie zeigen, dass die Fahrgastzahlen besonders zu den Hauptverkehrszeiten ansteigen werden.</p> <p>Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, müssen voraussichtlich auf vielen Strecken zusätzliche oder längere Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Wirtschaftlichkeit der betroffenen Angebote wird sich dadurch verschlechtern. Ziel muss daher sein, die Fahrzeuge möglichst auch in der Nebenverkehrszeit gut auszulasten.</p> <p>In den Nebenverkehrszeiten wird die Nachfrage nicht sinken, aber sie wird auch nicht bedeutend steigen, wenn nicht besondere Maßnahmen wie zum Beispiel Tarifangebote, Marketingaktionen o. ä. ergriffen werden.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>10. Seite 55, Kapitel 4.1; 1. Absatz:</p> <p>Wie bereits oben erwähnt darf es keine weiteren Verzögerungen im Zeitplan beim Umbau und der Modernisierung des für den Kreis Nordfriesland wichtigsten Festlands-Bahnhofes in Niebüll geben. An der vom Land Schleswig-Holstein dargestellten hervorgehobenen Bedeutung für dieses Bauvorhaben muss festgehalten werden.</p>	33	<p>Nach aktuellem Zeitplan der DB Station&Service AG erfolgt die Modernisierung des Bahnhofs Niebüll zwischen 4. Quartal 2009 und 1. Quartal 2011. Das Projekt hat eine hohe Priorität für das Land Schleswig-Holsten. Planung, Bauvorbereitung und Umsetzung erfolgen jedoch durch die DB Station&Service AG.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>11. Seite 56, 6. Absatz; Anerkennung von Nahverkehrs-Fahrscheinen im Fernverkehrszug:</p> <p>Diese zentrale Forderung des Kreises Nordfriesland wird voll umfänglich unterstützt (s.o.). Statt "in den nächsten Jahren" sollte jedoch eine verbindlichere Aussage getroffen werden.</p> <p>12. Seite 57, letzter Absatz:</p> <p>Der ständige Dialog mit den Seniorenbeiräten wird begrüßt. Parallel sollte aber auch seitens der LVS auf eine stärkere Vereinheitlichung der Automatentypen gedrängt werden, um mehr Kundenfreundlichkeit - nicht nur für Senioren - zu schaffen.</p>	34	<p>Die Anerkennung von Nahverkehrstarifen im Fernverkehr ist eine unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn AG. Die Deutsche Bahn AG fordert hierfür einen finanziellen Ausgleich, dessen Höhe aus Sicht des Landes nicht angemessen ist. Die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG müssen hier weitergeführt werden. Die Benennung eines angestrebten Umsetzungstermins, könnte die Verhandlungsposition des Landes schwächen.</p> <p>Die neue "Generation" der Fernverkehrsautomaten ist bereits einfacher zu bedienen als seine Vorgänger. Eine weitere Vereinfachung wird jedoch angestrebt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>13. Seite 69, im Kapitel 4.6 Organisation und Zusammenarbeit, 3. Absatz:</p> <p>Die Bildung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein wird grundsätzlich begrüßt. Damit können Kompetenzen gebündelt werden und überregionale Verkehrsleistungen noch besser aufeinander abgestimmt werden. Dabei dürfen jedoch nicht die Einzelinteressen - gerade beim Kreis Nordfriesland mit seinen</p>	35	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>

<p>Inseln und Halligen - unberücksichtigt bleiben.</p> <p>Seite 73, Tabelle 5 "Fortschreibung":</p> <p>Mit der "Fortschreibungsvariante" wird eine Umsetzung im Rahmen der Laufzeit des 3. LNVP, also bis zum Jahr 2012, verknüpft.</p> <p>Hamburg - Westerland: Die Einführung von Expresszügen sollte nicht nur in der Sommersaison, sondern ganzjährig angestrebt werden.</p> <p>Husum - Kiel: Die Reaktivierung der Station "Ohrstedt-Bahnhof" als Bedarfshaltestelle sollte hinsichtlich des zu erschließenden Potenzials und der zu erwartenden Kosten näher untersucht werden.</p> <p>15. Seite 78, Tabelle 6 "Perspektive":</p> <p>Hamburg - Westerland:</p> <p>Der Kreis Nordfriesland begrüßt, dass auch das Land Schleswig-Holstein die Taktverdichtung zum Halbstundentakt und den zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Westerland als notwendig anerkennt. Nachdem der ehemalige Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein Dietrich Austermann im Oktober 2007 erklärt hat, dass die Zweigleisigkeit "mittelfristig", also innerhalb von 5 Jahren, erfolgen soll, werden hier Aussagen zur Verbindlichkeit hinsichtlich der Umsetzung vermisst. Die in dieser "Perspektive"-Tabelle genannten Maßnahmen dürfen nicht erst nach 2012 beginnen!</p> <p>Zusätzliche "Sprinterzüge" werden begrüßt, bedürfen aber einer genaueren Definition, nachdem in der Tabelle "Fortschreibung" von "Expresszügen" die Rede ist. Welche Angebotsmerkmale weisen "Sprinterzüge" auf? Wie unterscheiden sie sich von "Expresszügen"?</p> <p>Auch der Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn wird voll umfänglich unterstützt. Auch hier werden verbindliche Aussagen zur Umsetzung vermisst.</p> <p>Flensburg - Niebüll:</p> <p>Die Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll wurde im Jahr 2000 noch als "wirtschaftlich nicht sinnvoll" erachtet und in dem Zusammenhang der Schnellbus Niebüll - Flensburg erfolgreich eingeführt. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke sollte stets im Einvernehmen mit den anliegenden Gemeinden erfolgen.</p> <p>Niebüll - Tondern - Esbjerg:</p> <p>Die Einrichtung eines Studenttaktes an Werktagen wird voll umfänglich unterstützt.</p>	<p>36 Zu Seite 73, Fortschreibung</p> <p>Grundsätzlich: Im Fortschreibungsszenario sind die Maßnahmen beschrieben, die in den nächsten 5 Jahren mit den Mitteln, die dem Land zur Verfügung stehen, voraussichtlich finanziert werden können. Das Perspektivszenario beschreibt die Maßnahmen, die aufgrund der prognostizierten Fahrgaststeigerung bis 2025 sinnvoll sein können.</p> <p>Die ganzjährige Einführung von Expresszügen ist aus den heute zur Verfügung stehenden Mitteln nicht finanzierbar und daher nicht im Fortschreibungsszenario enthalten. Ein Ausbau des Angebotes auf der Strecke Hamburg - Westerland ist aus Sicht des Landes und wegen der zu erwartenden Nachfrage sinnvoll und daher im Perspektivszenario enthalten. D. h., dass geprüft werden muss, wie der Ausbau durch alternative Finanzierungsformen vorangetrieben werden kann.</p> <p>Für den gesamten zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Niebüll - Westerland stehen weder beim Land, noch bei der Deutschen Bahn AG oder beim Bund in den nächsten Jahren ausreichende Mittel zur Verfügung.</p> <p>Durch den Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Lenshallig und Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird der Betriebsablauf weiter verbessert. Durch den Ersatz der schmalen Zwischenbahnsteige mit gleisquerenden Zugängen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in den Jahren 2002 und 2003 durch neue Außenbahnsteige konnte der Betriebsablauf mit erheblichem finanziellen Engagement des Landes bereits wesentlich verbessert werden.</p> <p>Station Ohrstedt Der Wunsch nach einer Station ist von der Gemeinde an die LVS herangetragen worden und wird in das Kapitel 4.1 aufgenommen.</p> <p>Sprinter - Expresszüge Beide Bezeichnungen meinen das Gleiche.</p> <p>Drittes Gleis Pinneberg - Elmshorn</p> <p>Auch für das Land Schleswig-Holstein hat die Beseitigung des Kapazitätsengpasses auf der Bahnstrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn eine große Priorität. Allerdings ist derzeit nicht absehbar, wann diese Maßnahme realisiert werden kann, da selbst mittel- bis langfristig keine Mittel des Bundes hierfür zur Verfügung stehen. Seitens der DB AG hat das 3. Gleis Elmshorn-Pinneberg derzeit eine erkennbar geringe Priorität. Da nach Bau der festen Fehmarnbeltquerung auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Achse Hamburg-Ahrensburg-Lübeck zu erwarten ist, stünden möglicherweise dann wieder mehr Trassen für den SPNV zur Verfügung.</p> <p>Niebüll - Flensburg Die Prognosen der Demografiestudie gehen von einer Steigerung der ÖV-Nachfrage aus. Daher erscheint es aus Sicht des Landes sinnvoll, die Reaktivierungsmöglichkeiten stillgelegter Strecken erneut zu untersuchen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
--	--

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>16. Seite 81, Verbindungsbahn und Hamburger Hauptbahnhof:</p> <p>Die Maßnahmen zur Entlastung der Verbindungsbahn in Hamburg und der Unterwegshalt im neuen Bahnhof Altona-Nord werden unterstützt, da somit eine bessere Erreichbarkeit des Hamburger Hauptbahnhofes gegeben wäre. Grundsätzlich gilt jedoch: Die Anbindung des Hauptbahnhofes darf nicht zu Lasten der Netzstabilität gehen und zu Unpünktlichkeit der Züge auf der Westküstenstrecke führen.</p>	<p>37 Bei einer Anbindung der NOB an den Hamburger Hbf ist eine betriebliche Stabilität eine Grundvoraussetzung. Angesichts des fortschreitenden Rückzuges der Fernverkehrszüge in Hamburg-Altona, insbesondere auf den touristisch bedeutsamen Achsen Richtung Köln und Berlin ist die Anbindung an den Hbf von sehr großer Bedeutung für die Westküste. Eine Verlegung des heutigen Bahnhofes Altona auf Höhe Diebsteich ("Altona-Nord") ist absehbar, ein Linienendpunkt Altona-Nord aus Westerland kommend ist verkehrlich nicht sinnvoll.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>17. Seite 83, Prioritätenreihung innerhalb der Großprojekte:</p> <p>Die Schaffung von Prioritäten würde grundsätzlich begrüßt werden, weil damit mehr Verbindlichkeit für die Erreichung der Verkehrsziele des Landes erzielt werden könnte. Eine klare Abgrenzung zwischen den Maßnahmepaketen "Fortschreibung" und "Perspektive" wird hier vermisst. Außerdem sind die Aussagen in diesem Absatz viel zu vage. Wenn schon eine "Prioritätenreihung" angesprochen wird, sollte sie auch klar vorgenommen werden. Das Thema "Zweigleisigkeit Niebüll - Westerland" wird hier beispielsweise komplett vermisst.</p>	<p>38 Eine Erläuterung zur Bedeutung beider Szenarien wird ergänzt.</p> <p>Vor einer Priorisierung der dargestellten Großprojekte, müssen Planungen zu allen Projekten weiter konkretisiert werden. Dies soll in den nächsten Jahren erfolgen. Die Zweigleisigkeit Niebüll - Westerland ist in der Perspektive aufgeführt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>18. Seite 85, Aussagen zum "Buslinien-Grundnetz":</p> <p>Der Aufbau eines solchen Netzes wird grundsätzlich begrüßt. Der Kreis Nordfriesland hatte in seinem 2. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) bereits zu einem Achsenkonzept in seinem Kreis bekannt und dieses in den letzten fünf Jahren umgesetzt. Dieser konzeptionelle Ansatz soll nun auf das gesamte Land übertragen werden. Erwartet wird jedoch, dass sich das Land auch dazu bereit erklärt, die Kreise noch stärker als bisher - auch finanziell - zu unterstützen, um ein Buslinien-Grundnetz gestalten zu können. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass es zumindest einer Anschubfinanzierung zur Schaffung von überregional verkehrenden Schnellbuslinien bedarf. Zur besseren Mittelausstattung der Kreise wurden schon oben (siehe Anmerkung Nr. 3 zu Seite 24/25 "Kürzung der Regionalisierungsmittel") entsprechende Erwartungen formuliert.</p> <p>19. Seite 85, vorletzter Absatz:</p> <p>Die Vertaktung von Bus- und Bahnlinien stellen gerade im ländlichen Raum oftmals praktische Probleme dar. Der Busverkehr im ländlichen Raum ist stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die Schulstunde dauert aber 45 Minuten + Pausenzeit und lässt sich kaum durchgängig in einen 1-Stunden-Takt integrieren. Zum Teil gelingt dies aber auf den Schnellbuslinien. Diese Stundentakte sind dann aber regelmäßig so angelegt, dass die Busse an der End-/Anfangsstation keine langen Warte-/Wendezeiten einhalten können, sondern gleich wieder die Fahrt aufnehmen müssen. So beträgt die Fahrtzeit zwischen Husum und Flensburg im Schnellbus 60 Minuten, zwischen Niebüll und Flensburg 56 Minuten. Die reine Fahrtzeit entspricht also schon dem Stundentakt.</p> <p>Wollte man diese Busse mit den Bahnknoten vertakten, müsste eine Ankunft des Schnellbusses deutlich vor dem jeweiligen Taktknoten erfolgen, damit die Fahrgäste, den vergleichsweise langen Übergang vom Bus an die Bahnsteigkante schaffen können.</p> <p>Gleiches gilt auch umgekehrt: Den am Taktknoten ankommenden Bahngästen ist nach Eintreffen des letzten Zuges kurz vor dem Taktknoten wieder eine entsprechend lange Übergangszeit von der Bahn in den (bestenfalls vor dem Bahngelände wartenden) Bus zu geben und einzuplanen. So entsteht für den Bus eine Warte-/Standzeit von ca. 15 Minuten, so dass ein sauberer Taktverkehr z.B. zwischen Niebüll und Flensburg oder Husum und Flensburg mit den vorhandenen Bussen nicht mehr durchzuführen wäre.</p>	<p>39 Seite 85 Buslinien-Grundnetz</p> <p>Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung durch das Land ist derzeit nicht vorgesehen. Es sollte versucht werden, durch Optimierung des vorhandenen Angebotes zusätzliche Leistungen zu finanzieren. Die für die Einführung des Schnellbusses Niebüll - Flensburg geleistete Anschubfinanzierung wurde für eine konsequente Vermarktung des Angebotes eingesetzt. Nach Angaben des Verkehrsunternehmens wird der Schnellbus sehr gut von den Fahrgästen angenommen. Dies ist sicherlich auch in der Marketingkampagne begründet und sollte daher eigentlich im Interesse des Verkehrsunternehmens auch von diesem künftig eigenständig finanziert werden.</p> <p>Bsp. Vertaktung Niebüll - Flensburg - Husum</p> <p>Unter den derzeitigen Bedingungen ist es durchaus schwierig, einen Stundentakt und die Vertaktung mit dem SPNV aufgrund der Fahrtzeiten von 60 Minuten auf der Linie 1044 zwischen Husum und Flensburg zu ermöglichen. Es ist abzuwägen, ob ein Stundentakt mit einer begrenzten, aber ausreichenden Anzahl an Unterwegshalten zu realisieren ist und die Reisegeschwindigkeit dem Schnellbuskonzept entsprechend erhöht werden kann. Die Fahrtzeit der Linie 1044 von Flensburg nach Husum beträgt eine Stunde, weil sie derzeit auf einer Strecke von ca. 45 km zwischen den Endhaltestellen 27 Zwischenhalte bedient. Auch im Fall der Linie 1013 Flensburg-Niebüll ist die Reisegeschwindigkeit zu überprüfen.</p> <p>Eine sehr gute Vertaktung von Bus und Bahn an allen Bahnhöfen gleichzeitig ist sicherlich nicht möglich. Dennoch ist es sinnvoll, die Prioritäten bei der Verknüpfung und eine insgesamt Optimierung der Anschlüsse gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vor Ort zu prüfen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

<p>Beispielhaft hier einmal dargestellt die Zeitschiene anhand aller Verknüpfung an einem Werktag in Husum um 12.30 Uhr; alle Züge der NOB und der Schnellbus Husum - Flensburg, bei der Annahme, dass alle Verkehrsmittel pünktlich sind:</p>	
<p>20. Seite 86, drittletzter Absatz:</p> <p>Während sich die finanzielle Situation bis zum Jahr 2012 beim Land entspannt, wird sie sich bei den Kreisen und kreisfreien Städten weiter verschlechtern. Wie bereits oben erwähnt (zu Seite 24/25 "Kürzung der Regionalisierungsmittel") ist eine Steigerung bzw. Dynamisierung der ÖPNV-Mittel angezeigt, um Gestaltungsräume für den Bus-ÖPNV zu schaffen. Die Aussagen zur Realisierung der Umsetzung der in der "Perspektive" genannten Maßnahmen ab 2015 stehen hinsichtlich der Zweigleisigkeit des Abschnitts Niebüll - Westerland im Widerspruch zu den vom ehemaligen Wirtschaftsminister Austermann im Oktober 2007 getätigten Aussagen zur "mittelfristigen" Umsetzung der Maßnahme.</p>	<p>40 zu Seite 86 drittletzter Absatz Dynamisierung der ÖPNV-Mittel Eine Weitergabe der Dynamisierung würde auch bedeuten, dass bei erneuter Kürzung der Regionalisierungsmittel, diese in gleichem Maße an die Aufgabenträger weitergegeben wird. Bevor das Land sich für eine Dynamisierung der ÖPNV-Mittel entscheiden wird, sollte die Effizienz des vorhandenen Angebotes geprüft werden (siehe unten).</p> <p>Umsetzung Zweigleisigkeit Niebüll - Westerland Ursprünglich war vorgesehen, diese Maßnahme aus Bundesmitteln und unter Mitteln der Deutschen Bahn AG zu finanzieren. Leider stehen weder beim Bund noch beim Land oder bei der Deutschen Bahn AG in den nächsten Jahren ausreichende Mittel zur Umsetzung dieser Maßnahme zur Verfügung. Durch den Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Lenshallig und Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird der Betriebsablauf weiter verbessert. Durch den Ersatz der schmalen Zwischenbahnsteige mit gleisquerenden Zugängen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in den Jahren 2002 und 2003 durch neue Außenbahnsteige konnte der Betriebsablauf mit erheblichem finanziellen Engagement des Landes bereits wesentlich verbessert werden.</p>
<p>21. Seite 86, vorletzter Absatz:</p> <p>Die Aussage, dass eine Verbesserung des Angebotes im Busverkehr ohne wesentlich höhere Finanzbeiträge möglich ist, wird als provokant empfunden und entschieden zurück gewiesen. Es ist bereits eine Herausforderung, die steigenden Diesel- und Personalkosten der Busunternehmen bei gleichzeitig sinkender ÖPNV-Mittelzuweisung aufzufangen. Durch die Konzentration der Schulstandorte aufgrund des neuen Schulgesetzes und die Verlängerung der Schultage in die Nachmittagsstunden bzw. Einführung von Ganztagsunterrichten bürdet das Land Schleswig-Holstein vor allem den Kreisen bereits heute erheblich steigende Schülerbeförderungskosten auf, ohne für einen angemessenen finanziellen Ausgleich zu sorgen. Das Land Schleswig-Holstein wird daher aufgefordert, in der Endfassung des 3 LNVP an konkreten Beispielen aufzuzeigen, wie die Verbesserung des Angebotes funktionieren kann, ohne das wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge erforderlich werden.</p>	<p>zu Seite 86 vorletzter Absatz: Ausbau des Busangebotes Grundsätzlich ist festzustellen, dass im schleswig-holsteinischen SPNV in den vergangenen Jahren besonders durch den Wettbewerb die Effizienz des Bahnverkehrs gesteigert werden konnte. Im Busverkehr sind dem Land bis auf wenige Beispiele bislang nur wenige Maßnahmen bekannt. Im Thesenpapier der Aufgabenträger aus dem Jahr 2005 wurde dargestellt, dass durch eine Optimierung des Busverkehrs Synergien zu erwarten sind. Die Effizienzprüfung des Busangebotes wurde vereinbart (vgl. Kapitel 2.1, d)). Sofern diese Effizienzprüfung zum Ergebnis kommt, dass die Mittel für Sicherung des heutigen Verkehrsangebotes bzw. die Ausweitung des öffentlichen Busverkehrs nicht ausreichen, muss über alternative Finanzierungsformen nachgedacht werden.</p> <p>Zu Seite 89 Aussage zu Wettbewerbseffekten Bus Da dem Land und der LVS keine ausreichenden Angaben über die Kosten des öffentlichen Busverkehrs vorliegen, ist eine Aussage über mögliche Einsparungen nicht fundiert möglich.</p>
<p>22. Seite 89, Effizienzgewinne im Busangebot:</p> <p>Ein Vorgehen analog zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird vorgeschlagen. Das würde ein klares Bekenntnis zum Ausschreibungs-Wettbewerb im Busverkehr bedeuten. Interessant wäre eine Darstellung zum Ausmaß der zu erwartenden Wettbewerbs-Effekte im Busverkehr.</p>	<p>Beteiligung der Wirtschaft Die Wirtschaft profitiert gerade in kleineren, ländlicheren Gemeinden, von meist besseren Konditionen für die Ansiedelung von Unternehmen. Ein gutes ÖPNV-Angebot ist nicht nur für die Mitarbeiter sondern auch für die Kunden und damit für das Unternehmen wichtig.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>23. Seite 89, Beteiligung der Wirtschaft:</p> <p>Die aufgezeigten Möglichkeiten sind nur in Ballungsräumen mit verhältnismäßig großen Arbeitgebern oder Gewerbetreibenden umsetzbar. In einem Flächenkreis mit geringer industrieller Ausprägung sind derartige Effekte im Grunde nicht erzielbar.</p>	
<p>24. Seite 89, Finanzmittel des Bundes:</p> <p>Wie bereits mehrfach angesprochen wird eine Dynamisierung und Steigerung der ÖPNV-Mittel analog der Regionalisierungsmittel</p>	

erwartet. Sollten die Länder gegenüber dem Bund eine noch stärkere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel erreichen können, wird erwartet, dass diese Mittel auch in gleichem Maße an die kommunalen Aufgabenträger der Busverkehrs weiter gereicht werden.

Kreis Ostholstein (Nr. 18)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die dargestellten Maßnahmen auf der Vogelfluglinie sowie auf der Strecke Kiel - Lübeck entsprechen den Vorstellungen des Kreises Ostholstein für eine angemessene Angebotsverbesserung auf der Schiene.</p> <p>Für den Kreis Ostholstein ist die Durchbindung einiger Züge nach Hamburg von besonderer Bedeutung. Neben dem Neubau der Schienenanbindung Burg ist auch die Errichtung des Haltepunktes explizit aufzunehmen.</p> <p>Es wird angeregt, im Falle der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung Nahverkehrsleistungen von Lübeck über den Kreis Ostholstein bis nach Lolland und Nykøbing auszudehnen. Die Fehmarnsundbrücke ist zweigleisig auszubauen.</p> <p>Stadt Neustadt in Holstein:</p> <p>unter Bezugnahme auf Ihre Verfügung vom 15.9.2008 und das heute mit Ihnen geführte Telefonat bittet die Stadt</p> <p>Neustadt i.H. bei der Stellungnahme des Kreises Ostholstein zum vorliegenden Entwurf des 3. LNVP den</p> <p>Haltepunkt Neustadt i.H.-West als mittel- oder zumindest langfristiges Planungsziel zu berücksichtigen. Nachdem der Haltepunkt Neustadt i.H.-West im 2. LNVP 2003 - 2007 nur noch im Liniennetz des SPNV ab 2008 zeichnerisch dargestellt wurde, wird diese Bahnstation im Entwurf des 3. LNVP überhaupt nicht mehr angesprochen. Ungeachtet der technischen und finanziellen Probleme, die mit einem derartigen Projekt verbunden sind, sollte der Haltepunkt aus Sicht der Stadt Neustadt i.H. zumindest als Option erhalten bleiben, um insoweit auch eine Grundlage bzw. Voraussetzung für einen künftigen Ausbau des SPNV zwischen Neustadt i.H. und Fehmarn zu sichern.</p> <p>Die entsprechend dem 2. LNVP vorübergehend zwischen Neustadt i.H. und Puttgarden eingerichtete Nahverkehrs- verbindung wird im vorliegenden Entwurf des 3. LNVP zumindest grundsätzlich positiv bewertet. Mit einem Haltepunkt Neustadt i.H.-West könnte der Schienenpersonennahverkehr im Nordteil des Kreises sowohl hinsichtlich einer Qualitätsverbesserung im touristischen Bereich als auch mit Blick auf die Belange der Berufspendler aufgewertet werden.</p> <p>Gemeinde Malente:</p> <p>...für die Aufnahme in den dritten LNVP wird von hier angeregt, zumindest mittelfristig, die Wie-dereinrichtung des Haltepunktes Timmdorf auf der Bahnstrecke Kiel/Lübeck vorzusehen. Auf meine diesbezüglichen Änderungswünsche im Zusammenhang mit der Aufstellung des ersten und zweiten LNVP nehme ich Bezug.</p> <p>Gemeinde Ratekau:</p> <p>die Gemeinde Ratekau hat nach wie vor ein großes Interesse an der Wiedereröffnung des Bahnhofes Ratekau an der Linie Lübeck-Puttgarden, und begrüßen es außerordentlich, dass diese Maßnahme aus dem LNVP 2007 fortgeschrieben wurde. Wie seinerzeit der LVS Schleswig-Holstein mitgeteilt, ist es aus Sicht der Gemeinde am sinnvollsten, den geplanten Haltepunkt am alten Standort des Bahnhofes vorzusehen. Zur Konkretisierung der Planungen ist mit der LVS Schleswig-Holstein bereits Kontakt aufgenommen worden.</p>	<p>180</p>	<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Selbstverständlich beinhaltet der Neubau der Schienenanbindung auch die Errichtung des Haltepunktes Fehmarn-Burg, der bereits Ostern 2010 in Betrieb genommen werden soll. Der Gedanke Nahverkehrsleistungen über die feste Fehmarnbeltquerung zu bestellen und damit SPNV-Leistungen zwischen Lübeck und Nykøbing zu bestellen wird unterstützt und wurde bereits in der Variantenuntersuchung zur Schienenanbindung Burg thematisiert.</p> <p>Stadt Neustadt in Holstein:</p> <p>Die Option eines Haltes in Neustadt West bleibt weiterhin erhalten und wird auch durch das Land weiterhin unterstützt. Allerdings werden derzeit die Realisierungschancen als sehr gering eingeschätzt und die bei einer Umsetzung der festen Fehmarnbeltquerung wesentlich stärkere Belastung der Vogelfluglinie mit Fernverkehrs- und Güterzügen erschwert die Möglichkeiten eines zusätzlichen Haltes zwischen Lübeck und Puttgarden.</p> <p>Es sollte im Rahmen der Planungen zur FFBQ gegenüber der DB AG noch thematisiert werden, inwiefern eine entsprechende Option für einen Halt Neustadt West dort Berücksichtigung finden kann.</p> <p>Gemeinde Malente:</p> <p>Für einen Halt in Timmdorf werden leider weder die fahrplantechnischen Voraussetzungen (nach Realisierung der zweiten Ausbaustufe Kiel-Lübeck sind die Fahrzeiten der Regionalbahnen zwischen Eutin und Ascheberg relativ knapp bemessen) noch ein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen.</p> <p>Gemeinde Ratekau:</p> <p>Die Realisierung eines Bahnhaltes in Ratekau ist Bestandteil des LNVP 2008-2012. Die Erfordernis einer Integration in die Planungen der DB AG der Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ wurde durch das Land bereits gegenüber der DB AG geäußert.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Im Zusammenhang mit dem ab dem Winterhalbjahr 2008/2009 geplanten</p>	<p>181</p>	<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die Einführung des Schnell-Langsam-Konzeptes auf der Strecke</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>„Schnell-Langsam-Konzept“ auf der Strecke Kiel - Lübeck wird der Bahnhof Pönitz nur noch stündlich bedient werden. Dies wird voraussichtlich nicht ohne Auswirkungen auf die Schülerbeförderung bleiben, was wiederum zusätzliche Kosten beim Kreis Ostholstein als Schülerbeförderungsträger verursachen wird. Es wird daher angeregt, zu prüfen, ob und inwieweit vor allem morgens eine Bedienung dieses Haltepunktes auf Basis des Status Quo erfolgen kann.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Nach den hier vorliegenden Informationen beabsichtigt die LVS eine Umstellung des Fahrplanangebotes für den Zeitraum ab Dezember 2009. Eine Folge dieser Fahrplanumstellung ist eine Reduzierung der Zughalte im Bahnhof Pönitz um rd. 50 %. Ein solches Vorgehen steht mit der im LNVP skizzierten Aussage, den schienengebundenen Personennahverkehr zu fördern, im krassen Widerspruch. Eine solch stringente Ausdünnung des Zugangebotes in Pönitz hätte fatale Auswirkungen für das dortige Umfeld und kann insofern von der Gemeinde Scharbeutz keinesfalls akzeptiert werden. Aus diesem Grunde wird die LVS um Aufklärung gebeten.</p> <p>Die Gemeinde Scharbeutz fordert, das vorliegende Stationsprogramm um den Bahnhofstandort Gleschendorf zu ergänzen. Der an der Eisenbahnstrecke Lübeck-Kiel belegene Bahnhof würde durch eine Reaktivierung eine notwendige Bereicherung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum bedeuten. Neben der auch im weitgehenden Einzugsbereich des Bahnhofs vorzufindenden Siedlungsentwicklung der letzten Jahre ist der Bedarf für diese neue Station offensichtlich bei zahlreichen privaten Haushalten gegeben. Vordergründig sind hierfür ökonomische und ökologische Aspekte ursächlich. Nach grober Einschätzung der bereits reaktivierten bzw. in naher Zukunft zu reaktivierenden Bahnhöfe scheinen in einem unmittelbaren Vergleich die Kriterien für eine Reaktivierung des Gleschendorfer Bahnhofs auch gegeben zu sein. Bei den perspektivisch dargestellten Angebotsmaßnahmen im SPNV (s. S. 79) ist die Erweiterung des Angebotes zu einem ganztägigen Schnell-Langsam-Konzept auf der Strecke Kiel-Lübeck explizit genannt. Mit der Reaktivierung des Gleschendorfer Bahnhofs könnte die angestrebte Umsetzung des Schnell-Langsam-Konzeptes um eine attraktive Bahnstation erweitert werden.</p>	<p>Kiel-Lübeck ist für die meisten Reisenden mit Vorteilen verbunden, erfordert aber auch die Aufgabe der Halte des schnelleren RE-Zuges in Pönitz und Ascheberg. Dafür wird die bisher nur nach Eutin verkehrende Regionalbahn nach Kiel durchgebunden und erhält Montags bis Freitags zudem systematisch Anschlüsse in Lübeck Hbf nach/aus Hamburg Hbf. Ein Halt aller Züge in Pönitz ist aufgrund der möglichst kurz zu haltenden Fahrzeit zwischen den Kreuzungsbahnhöfen Eutin und Pansdorf nicht möglich. Für den morgendlichen Schülerverkehr nach Eutin wird daher eine Bedienung mit dem Bus unumgänglich sein.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Halte in Pönitz:</p> <p>Ab Fahrplanwechsel 2009, d.h. ab ca. Mitte Dezember 2009 verkehren zwischen Lübeck und Kiel jeweils zwei Züge (im Wechsel ein Regionalexpress und eine Regionalbahn) pro Stunde. Die beiden Produkte haben dabei unterschiedliche Aufgaben:</p> <p>Aufgabe des Regionalexpresszuges ist es, die Knotenbahnhöfe Lübeck und Kiel so zu verbinden, dass an beiden Bahnhöfen optimale Umsteigezeiten auf Züge in andere Richtungen entstehen. Um in das angestrebte Fahrplankonzept zu passen und die Anschlusssituation in Lübeck zu verbessern, muss der Regionalexpress beschleunigt werden. Die Beschleunigung kann nur durch eine neue Haltekonzeption erreicht werden. Daher wurde entschieden, dass der Regionalexpress in seiner Funktion als schnelle Verbindung, Bahnhöfe mit größerer Nachfrage bedient. Dies sind auf der Strecke die Bahnhöfe, Raisdorf, Preetz, Plön, Bad Malente-Gremsmühlen, Eutin und gegebenenfalls in Bad Schwartau. Die Regionalbahn bedient alle Bahnhöfe und ergänzt das schnelle Produkt. Insgesamt wird das Angebot auf der Strecke Kiel - Lübeck erweitert, da dann zwei Fahrtrichtungen pro Stunde zwischen Kiel und Lübeck bestehen und durch die Durchbindung der Züge auch der Abschnitt Preetz - Plön - Eutin ein zweites Zugpaar je Stunde erhält. Zudem werden zwischen Lübeck und Eutin die Abfahrtszeiten so gelegt, dass ganztägig in beiden Richtungen ein echter Halbstundentakt entsteht. Würde der Regionalexpress zusätzlich in Pönitz halten, würde sich die Fahrzeit je Halt um 2 - 3 Minuten verlängern. Der Zug käme später an der Kreuzungsstelle an, d. h. der Gegenzug wäre auch um 2 - 3 Minuten langsamer. Der Fahrplan wäre nicht mehr wie angestrebt fahrbar und damit könnte der Wunsch der Region nach einer schnellen Verbindung in die Zentren und guten Umsteigbeziehungen in den Knoten Lübeck und Kiel nicht erfüllt werden.</p> <p>Dass diese Umstellung Nachteile für den Ortsteil Pönitz der Gemeinde Scharbeutz mit sich bringt, bedauern wir. Grundsätzlich verbessert sich mit der Neuordnung des Bahnverkehrs auf der Strecke Kiel - Lübeck für die Region insgesamt das ÖPNV-Angebot und die ÖPNV-Qualität. Mit der Beschleunigung der Züge kommen wir dem Wunsch der Kreise Plön und Ostholstein sowie vieler Berufspendler nach. Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass durch die Einführung zweier auf die Bedürfnisse von Berufspendlern ausgerichteten Direktzüge von Kiel über Plön - Eutin - Lübeck nach Hamburg eine wesentliche Verbesserung des Angebotes erreicht wird. Diese Züge halten auch in Pönitz, und verkehren montags bis freitags nach heutigem Stand zu folgenden Zeiten: Pönitz ab 06.09 Uhr - Hamburg an ca. 07.13 Uhr; Pönitz ab 07.09 Uhr - Hamburg an ca. 08.13 Uhr und zurück Hamburg ab ca. 16.43 Uhr - Pönitz an 17.49 Uhr und Hamburg ab ca. 17.43 Uhr - Pönitz an 18.49 Uhr. Die Züge werden mit neuen klimatisierten Doppelstockwagen gefahren und bieten somit ein neues attraktives und umsteigefreies Angebot zwischen Pönitz und Hamburg.</p> <p>Reaktivierung des Bahnhofs in Gleschendorf:</p> <p>Grundsätzlich wird der Wunsch nach neuen Stationen durch das Land Schleswig-Holstein unterstützt. Es muss jedoch ein entsprechendes Fahrgastpotenzial vorhanden sein und der jeweilige Fahrplan muss einen entsprechenden Zeitpuffer haben um einen zusätzlichen Halt zu ermöglichen. Eine Reaktivierung des Bahnhofs in Gleschendorf ist leider fahrplantechnisch nicht möglich, da sowohl Regionalexpress als auch Regionalbahnen zwischen den beiden so genannten Systemkreuzungsbahnhöfen Eutin und Pansdorf eine möglichst kurze Fahrzeit haben müssen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die Darstellung entspricht grundsätzlich den gegenwärtigen Planungen</p>	<p>182 Kreis Ostholstein</p> <p>Die Verbindung Oldenburg-Grube wird im Buslinien-Grundnetz ergänzt.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>des Kreises Ostholstein. Das Netz sollte jedoch um die Verbindung Grube-Oldenburg ergänzt werden</p> <p>Die Ausführungen zu den alternativen Bedienformen sollten konkretisiert werden. Aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen wird es voraussichtlich nämlich vielfach sinnvoll sein, bedarfsgestützte Verkehrsformen (z.B. Anrufsammeltaxen, AnrufBusse) zu etablieren. Linientaxen oder Bürgerbusse -dieser Terminus bezeichnet lediglich das Betreibermodell-, bieten nicht automatisch dieselben Einsparpotenziale, da nach festen Fahrplänen gefahren wird.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Die Gemeinde Scharbeutz fordert eine bessere Abstimmung des öffentlichen Busan-gebotes mit dem vorliegenden Fahrplan für die Bahnhöfe Scharbeutz, Haffkrug und Pönitz. Durch eine bessere Verzahnung des Fahrplanangebotes im Bereich Bus und Bahn kann die angestrebte Veränderung im Mobilitätsverhalten der Menschen, weg vom Individualverkehr und hin in Richtung öffentlicher Personennahverkehr, attraktiver gestaltet werden. Ein Abgleich der An- und Abfahrtszeiten im Bereich der im Gemeindegebiet vorhandenen Bahnhöfe mit den betreffenden Fahrplanzeiten des Busangebotes zeigt hier zum Teil erhebliche Optimierungsmöglichkeiten auf.</p>		<p>Die Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von bedarfsgestützten Verkehrsformen und festen Fahrplänen im Bereich der alternativen Bedienformen sind absolut nachvollziehbar. Die Ausführungen dazu im LNVP im Bezug auf das Buslinien-Grundnetz sind offen formuliert, denn eine detaillierte Diskussion soll erst in einem nächsten Schritt auf Aufgabenträgerebene erfolgen und deren individuellen Vorstellungen jeweils berücksichtigen.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz</p> <p>Mit dem Vorschlag zum Buslinien-Grundnetz verfolgen das Land und die LVS genau dieses Ziel. Optimierungsmöglichkeiten im vorhandenen System von Bahn und Bus sollten genutzt werden. Das Land und die LVS streben hierbei auch mit dem Kreis Ostholstein eine intensive Diskussion an.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Bei der Untersuchung des Mobilitätsverhaltens wurden Einwohner ab einem Alter von 14 Jahren befragt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein hoher Anteil der 14-18 jährigen auf den Schulbus angewiesen, d.h. bei der Wahl seines Verkehrsmittels nicht frei ist. Da dies für die Interpretation der dargestellten Ergebnisse durchaus von einiger Bedeutung ist, sollte hierauf gesondert hingewiesen werden. Ebenso sollte der Umfang der Stichprobe dargestellt werden.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Die in dem Diagramm dargestellte Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel (s. S. 28 LNVP) und Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel (s. S. 29 LNVP) stellt bei einem Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte die aktuelle Situation beim ÖPNV im Kreis Ostholstein äußerst negativ dar. Die Ursachen hierfür mögen vielschichtig sein. Zumindest im Segment des öffentlichen Busverkehrs hat die Gemeinde Scharbeutz in der Vergangenheit bedauerlicherweise einen erheblichen Rückgang des vorhandenen Busangebotes, einhergehend mit einer partiellen Kostenverlagerung vom Aufgabenträger (Kreis OH) auf die Kommune, feststellen müssen. Aus diesem Grunde wird die getroffene Aussage, dass eine Verbesserung des Busangebotes ohne wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge zum Teil aufgrund von Optimierungen bei der Erstellung bzw. Bestellung der Leistung möglich ist (s. S. 86 LNVP), mit besonderer Skepsis gesehen.</p>	<p>183</p>	<p>Zum Kreis OH: Aussagen zur Stichprobengröße wird ergänzt. Richtig ist, dass ein hoher Anteil der 14-18 Jährigen nicht wahlfrei hinsichtlich des Verkehrsmittels ist. Allerdings muss bedacht werden, dass der gewichtete Anteil dieser Gruppe an der gesamten Stichprobe nur 5 % beträgt und daher nur einen begrenzten Einfluss hat.</p> <p>Ein Hinweis hierzu ist unseres Erachtens nicht notwendig.</p> <p>Zur Gmd. Scharbeutz: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>„Entsprechend den Vorgaben der Landesplanung soll sich die Siedlungsentwicklung an den leistungsfähigen Verkehrslinien orientieren.“ Dieser auf der Seite 23 des LNVP formulierte Leitsatz ist eigentlich entbehrlich, da der gesamte öffentliche Nahverkehr erfahrungsgemäß bedarfsorientiert ausgerichtet wird und sich das Busangebot insofern - insbesondere beim öffentlichen Busverkehr - an eine etwaige kommunale Siedlungsentwicklung anzupassen hat und nicht umgekehrt.</p>	<p>184</p>	<p>Die Landesplanung orientiert sich an starken Verkehrsachsen und vor allem an die SPNV-Achsen. Dieser Grundsatz ist bereits im Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998 enthalten. Aus SPNV-planerischer Sicht ist die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an Bahntrassen als positiv zu bewerten. Um Wege zu vermeiden oder zu bündeln, kann auch eine Siedlungsentwicklung rund um einen Busknoten sinnvoll sein. Unabhängig vom Entwurf des Landesentwicklungsplanes halten Land und LVS eine bessere Integration der Bahnhöfe in die Gemeinden für sinnvoll. So können Wege vermieden oder zumindest zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.</p> <p>Derzeit orientiert sich der ÖPNV in ländlicheren Bereichen überwiegend an den Bedürfnissen der Schüler und sind daher für Berufspendler oder den Einkaufsverkehr wenig attraktiv. Land und LVS möchten in den nächsten Jahren die Idee des Busliniengrundnetzes und einer optimierten Bus-Bahn-Verknüpfung diskutieren. Das Grundnetz soll die Basis für die Anbindung aller Ober- Mittel- und Unterzentren und ländlicher Zentralorte in Schleswig-Holstein bilden. Ergänzend sollten alternative Bedienungsformen (z. B. Sammeltaxis, Anrufbusse) eingesetzt werden.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Inwieweit durch regelmäßige Schulungen Zugangshemmnisse gegenüber den Fahrkartenautomaten für ältere Menschen angebaut werden können, ist fraglich. Gerade bei älteren Menschen geben personenbediente</p>	<p>185</p>	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Serviceangebote vielfach den Ausschlag für die Nutzung eines Systems.		
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die auf S. 46 getroffene Aussage, dass Urlauber den Nahverkehr in Schleswig-Holstein bisher nur sehr wenig genutzt haben, sollte konkretisiert werden, da sie zumindest für den Kreis Ostholstein so nicht zutreffend ist. Zwar erfolgt die Anreise weit überwiegend mit dem privaten PKW, doch werden in der Urlaubsregion durchaus nennenswerte Fahrgastzahlen erreicht, sofern entsprechend ausgerichtete Angebote (AnrufBus, Anerkennung der Ostsee-Card) vorhanden sind. Hier gibt es durchaus weitere Potenziale.</p>	186	<p>Es handelt sich um eine landesweite Aussage. Insgesamt ist das Nahverkehrsangebot in Schleswig-Holstein Touristen nicht ausreichend bekannt. Die Information über die Reise- und Ausflugsmöglichkeiten muss verbessert werden. Wünschenswert ist, dass touristische Einrichtungen selbst umfangreich über das Nahverkehrsangebot in ihrer Region informieren.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Auch wenn sich durch eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen oder durch die wettbewerbliche Vergabe von Leistungen ein gewisser finanzieller Spielraum eröffnet, wird langfristig gesehen eine offensiv gestaltende Angebotsentwicklung kaum mehr möglich sein. Dies gilt umso mehr, als gerade vor dem Hintergrund der stark ansteigenden Energiepreise bis auf weiteres mit erheblichen Kostensteigerungen zu rechnen sein wird. Möglicherweise wird sich vor allem in ländlichen Regionen bereits mittelfristig das bestehende Angebot daher nicht mehr aufrechterhalten lassen.</p> <p>Gemeinde Malente:</p> <p>Ferner gebe ich zu bedenken, dass es durch den dritten LNVP zu keiner Ausdünnung der ÖPNV-Verbindungen kommen darf. Eine Finanzierung von Verbindungen, die über ein gewisses Grundangebot hinaus gehen, darf keinesfalls zu Lasten der Kommunen gehen.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Die in dem Diagramm dargestellte Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel (s. S. 28 LNVP) und Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel (s. S. 29 LNVP) stellt bei einem Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte die aktuelle Situation beim ÖPNV im Kreis Ostholstein äußerst negativ dar. Die Ursachen hierfür mögen vielschichtig sein. Zumindest im Segment des öffentlichen Busverkehrs hat die Gemeinde Scharbeutz in der Vergangenheit bedauerlicherweise einen erheblichen Rückgang des vorhandenen Busangebotes, einhergehend mit einer partiellen Kostenverlagerung vom Aufgabenträger (Kreis OH) auf die Kommune, feststellen müssen. Aus diesem Grunde wird die getroffene Aussage, dass eine Verbesserung des Busangebotes ohne wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge zum Teil aufgrund von Optimierungen bei der Erstellung bzw. Bestellung der Leistung möglich ist (s. S. 86 LNVP), mit besonderer Skepsis gesehen.</p>	187	<p>Kreis Ostholstein</p> <p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Ansosten ist davon auszugehen, dass Angebotsausweitungen in kleinerem Umfang, durch die zur Verfügung gestellten ÖPNV-Mittel finanzierbar sind.</p> <p>Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere offensivere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Gemeinde Malente</p> <p>Angesichts der unsicheren Entwicklung der Finanzierungsmittel, kann eine Ausdünnung des Angebotes nicht verbindlich ausgeschlossen werden. Vorangiges Ziel ist es, mit allen Beteiligten ein "ausreichendes Grundangebot" zu definieren. Angesichts der zu erwartenden Entwicklungen, kann dies umfangreicher als das heutige Angebot sein. In diesem Fall müssen neue Wege der Finanzierung diskutiert werden.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz</p> <p>Um den Zuschussbedarf und damit auch die finanzielle Belastung aller Beteiligten möglichst gering zu halten, ist eine hohe Auslastung des ÖPNV-Angebotes - also hohe Fahrgeldeinnahmen wichtig. Auch hier können die Gemeinden und Städte dazu beitragen, ihren ÖPNV mehr in das Bewußtsein der Bevölkerung zu rücken. Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität an Bahnhöfen und Bushaltestellen, tragen z. B. dazu bei, Zugangshemmnisse zu beseitigen. Eine Verlagerung von Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel kann aber auch ohne hohe Investitionen z. B. durch Parkraumbewirtschaftung oder Marketingaktionen erzielt werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Die Darstellung der Bewertung des Zug- und Busangebotes (s. S. 30 LNVP) sollte auch differenziert nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten dargestellt werden, um hier eine Vergleichsmöglichkeit zu haben. Durch einen solchen Vergleich können etwaige regionale Unterschiede aufgezeigt werden.</p>	188	<p>Eine Differenzierung nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten liegt vor. Allerdings haben wir uns mit Blick auf den Gesamtumfang des LNVP gegen eine Aufnahme dieser Darstellung entschieden.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die Forderung nach einer Gründung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein sollte eher als Option formuliert werden. Regionalspezifische Besonderheiten und teilweise sehr unterschiedliche Interessenslagen der einzelnen Aufgabenträger lassen gegenwärtig nur wenig Möglichkeiten für eine Entwicklung und Organisation des ÖPNV unter einem gemeinsamen Dach erwarten. Zudem haben sich auch aus Sicht des Kreises Ostholstein die bestehenden Strukturen und die Form der Zusammenarbeit sowohl zwischen den Kreisen und dem Land als auch zwischen den Kreisen untereinander bewährt. Dies gilt umso mehr als zwischenzeitlich mit dem Schleswig-Holstein Tarif zwischenzeitlich eine weitestehende tarifliche Integration erfolgt ist.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Das Bemühen des Landes und der Kreise bzw. kreisfreien Städte, ihre Zusammenarbeit zu verstärken (s. S. 69 LNVP), wird von hier ausdrücklich begrüßt.</p>	189	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Die Gründung eines Verbundes, wurde schon im zweiten LNVP thematisiert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Die dargestellten Standards für Fahrzeuge des SPNV (s. S. 83 LNVP) sollten m. E. mit Vorgaben von umweltrelevanter Aussagekraft, z. B. über schadstoff-mindernde Fahrzeuge und lärmreduzierte Fahrzeuge, versehen werden.</p> <p>Bei einer ganzheitlichen Betrachtung des Themas Schienenersatz sollte auch der hiermit unmittelbar zusammenhängende Aspekt „Lärm“ und die Betroffenheit der am Schienennetz lebenden Menschen thematisiert werden. Dies ist im Rahmen des LNVP nicht erfolgt.</p>	<p>190</p>	<p>Da bei Ausschreibungen in der Regel Neufahrzeuge eingesetzt werden, orientieren sich die Grenzwerte an geltenden Emmissionsstandards. Hier erfolgt per Gesetz Stück für Stück eine Begrenzung z.B. der Abgaswerte (Stichwort Stage IIIb ff.).</p> <p>Im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen werden Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die in Schleswig-Holstein zum Großteil eingesetzten Neufahrzeuge haben Emmissionsstandards zu erfüllen (siehe oben). Dies wird durch den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr überprüft.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrzeuge</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Das Konzept der Streckenbeiräte wird begrüßt, da gerade im Hinblick auf die anstehenden Änderungen auf der Strecke Kiel - Lübeck und der Vogelfluglinie bereits gegenwärtig ein erhöhter Informations- und Diskussionsbedarf bei den Beteiligten festzustellen ist.</p>	<p>191</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Die Sicherung von personenbedienten Serviceangeboten wird ausdrücklich begrüßt. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und dem zunehmenden Anteil älterer Fahrgäste sind personenbediente Angebote, vor allem beim Fahrkartenverkauf oder bei der Auskunft und Information von besonderer Bedeutung.</p> <p>Stadt Eutin:</p> <p>Ich muss aber mitteilen, das das sog. Reisezentrum im Eutiner Bahnhof leider von relativ unmotiviertem und unfreundlichem Personal betrieben wird. Zudem ist dieses weder telefonisch noch sonst wie erreichbar (Steinzeit). Außerdem sind die Öffnungszeiten äußerst kundenunfreundlich (z. B. Mittagspause von 12.00 bis 14.00 Uhr).</p>	<p>192</p>	<p>Die Ausführungen des Kreises Ostholstein werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Stadt Eutin:</p> <p>Die Beschwerde wird an die DB AG weitergeben.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Gemeinde Großenbrode:</p> <p>die Gemeinde Großenbrode ist bekanntlich von den Absichten des Ausbaues der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sehr betroffen. Ich sende Ihnen beiliegend die von der Gemeindevertretung Großenbrode am 30.09.2008 beschlossene Resolution, diese enthält bereits Forderungen der Gemeinde, die auch den SPNV betreffen.</p> <p>Auf Seite 19 ihrer Kurzfassung heißt es, dass der SPNV im Rahmen des Gesamtprojekts noch zu konkretisieren sei.</p> <p>Die Gemeinde Großenbrode fordert im Zuge dieser Konkretisierung die entsprechende Berücksichtigung und die Unterstützung bei der Schaffung eines neuen Haltepunktes. Weiterhin wird auf die Notwendigkeit der Anbindung dieses Haltepunktes an das Busliniennetz hingewiesen. Die LVS wird gebeten, die Gemeinde Großenbrode gemeinsam mit den Nachbarkommunen des Nordkreises OH bei der Fortführung und Ausweitung des Anrufbusses zu unterstützen. Diese flexible Einrichtung hat sich bei den Einheimischen und Gästen der Region als überaus nützliche Ergänzung des Nahverkehrs erwiesen.</p>	<p>193</p>	<p>Dem Land liegen bisher keine gesicherten Erkenntnisse über eine geänderte Trassenführung der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden im Bereich der Gemeinde Großenbrode vor. Sollte eine solche Trassenführung erforderlich werden, würde das Land selbstverständlich die Errichtung eines neuen Bahnhofs oder Haltepunktes Großenbrode unterstützen. Auch die Fortführung und Ausweitung des Projektes Anrufbus wird positiv gesehen. Eine Finanzierung kann jedoch nur über den Kreis als Aufgabenträger ÖPNV erfolgen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>..zunächst einmal möchte ich mich bei Ihnen für die im Rahmen des vorbezeichneten Beteiligungsverfahrens von Ihnen eröffnete Möglichkeit, Anregungen abzugeben, bedanken.</p> <p>Der gemeindliche Bauausschuss hat am 07.10.2008 den LNVP beraten und einstimmig beschlossen, die nachstehend aufgeführten Punkte in die gemeindliche Stellungnahme einzubinden:</p> <p>...</p> <p>Der Entwurf des LNVP gilt für die Jahre 2008 - 2012. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Beteiligungsverfahren jetzt erst begonnen wurde. Da diese Vorgehensweise nicht erstmalig ist (s. Landesentwicklungsplanung, s. RNVP), wird das Land Schleswig-Holstein aufgefordert, entsprechende öffentliche Beteiligungsverfahren in Zukunft rechtzeitig zu beginnen. In Anbetracht der äußerst knappen Fristen scheint eine qualifizierte Vorbereitung für die Abgabe der Anregungen durch die Verfahrens-beteiligten offensichtlich nicht gewünscht zu sein. Ferner wird mit dieser Vorgehensweise die</p>	<p>194</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>originäre Aufgabe der Selbstverwaltung - die Interessenwahrnehmung für die Bürgerinnen und Bürger der Kommune - konterkariert.</p>		
<p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Im Kreis Ostholstein besteht momentan keine Schnellbuslinie (s. S. 20 LNVP). Aufgrund der ermittelten Veränderungen im Bereich der Verkehrsnachfrage für den Zeitraum 2005 - 2025 (s. S. 76 LNVP) wird die mittelfristige Einführung einer Schnellbuslinie (Lübeck-Scharbeutz-Fehmarn) angeregt. Mit der entsprechenden Erweiterung des vorhandenen Busangebotes könnte neben der Erhöhung von Mobilitätsmöglichkeiten im ländlichen Raum ein Busangebot vorgehalten werden, das für die hiesige Tourismusregion von großem Vorteil ist.</p>	<p>195</p>	<p>Schnellbusse sollen dort zum Einsatz kommen, wo kein attraktives Bahnangebot besteht, die Anbindung eines Mittelzentrums ohne Bahnanschluss erforderlich ist und eine ausreichende Nachfrage erreicht werden kann. Für eine Schnellbuslinie Lübeck-Scharbeutz-Fehmarn treffen nicht alle Kriterien zu. Es kann ein konkurrierender Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn entstehen, der generell vermieden werden sollte. Eine Ergänzung von Bus und Bahn ist nur dann sinnvoll, wenn eine Taktverdichtung notwendig ist, die vom SPNV kurz- oder mittelfristig nicht erbracht werden kann. Auf der Bahnstrecke Lübeck-Fehmarn ist ein Zweistundentakt vorgesehen. Die Notwendigkeit einer Taktverdichtung durch einen Schnellbus ist vorerst nicht zu erkennen. Für eine eventuelle Taktverdichtung im SPNV zu einem späteren Zeitpunkt sind genügend Kapazitäten vorhanden. Angesichts der prognostizierten Nachfragesteigerung auf der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden von 125% (Szenario Fortschreibung) bis zum Jahr 2025 ist aber eine erneute Abwägung Bahn-Bus zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Trotz der Teilkompensationen durch das Land wird sich die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes massiv auf den ÖPNV im Land auswirken. Auch wenn durch eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen und Effizienzsteigerungen sicher ein Teil der Mittelkürzungen ausgeglichen werden kann, wird künftig eine offensiv gestaltende Angebotsentwicklung kaum mehr möglich sein. Dies gilt umso mehr, als gerade vor dem Hintergrund der stark ansteigenden Energiepreise bis auf weiteres mit erheblichen Kostensteigerungen zu rechnen sein wird. Möglicherweise wird sich vor allem in ländlichen Regionen bereits mittelfristig das bestehende Angebot daher nicht mehr aufrechterhalten lassen.</p>	<p>196</p>	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein.</p> <p>Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Kreis Ostholstein:</p> <p>Der Begriff „direkte Fahrgeldeinnahmen“ ist nicht auf den ersten Blick verständlich und sollte daher genauer definiert werden.</p>	<p>197</p>	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>

Kreis Plön (Nr. 20)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Die Stellungnahme wird am 6. November im Kreistag beraten. Änderungen, die sich daraus evtl. ergeben, werden umgehend gemailt.</p> <p>1. Grundsätzliche Aussagen</p> <p>An den grundsätzlichen Aussagen des Kreises Plön vom 25.6.2002 zum 2. LNVP hat sich im wesentlichen nichts geändert. Die für die Bahnstrecke Kiel - Lübeck geplanten Verbesserungen werden nach wie vor begrüßt, bedauerlich ist es allerdings, dass die im 2. LNVP genannten zeitlichen Perspektiven nicht eingehalten worden sind, so dass dieselben Maßnahmen - lediglich mit neuen Fertigstellungszeitpunkten - jetzt wieder aufgeführt werden.</p> <p>Zu den Planungen hinsichtlich derzeit nicht genutzter Strecken wird weiter unten ausführlicher Stellung genommen.</p> <p>Schließlich ist der Kreis nach wie vor der Ansicht, dass die Befassung mit dem sonstigen ÖPNV einen Umfang hat, der für einen landesweiten Nahverkehrsplan, der zum Schienenpersonenverkehr ergeht, zu groß ist.</p>	<p>351</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>02 Nahverkehr in Schleswig-Holstein</p> <p>2.1 Angebot 2008</p>	<p>352</p>	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Seite 15, Strecke Neumünster - Ascheberg</p> <p>Der Kreis begrüßt es, dass die Strecke Neumünster - Ascheberg im neuen Trassensicherungsvertrag nicht mehr enthalten ist. Die Ergebnisse neuerer Analysen bestätigen die schon in der letzten Stellungnahme des Kreises dargestellte Haltung. An der damaligen Argumentation gegen die Reaktivierung hat sich nichts geändert:</p> <p>v Der Busverkehr bietet mit 15 Haltestellen wesentlich mehr Service für die Fahrgäste,</p> <p>v bei einem Bahnverkehr einzurichtende Zubringerfahrten würden sich nachteilig auf Wirtschaftlichkeit und Angebotsqualität auswirken,</p> <p>v die Anliegerbürgermeister drängen nach wie vor darauf, dass die Strecke nicht länger für andere Nutzungsmöglichkeiten blockiert wird.</p>		<p>Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>05 Nahverkehr bis 2025 5.1 Angebotsmaßnahmen Seite 79, Kiel - Schönberg und Seite 82/83 SRB:</p> <p>Der Kreis Plön begrüßt die Planungen zum Projekt der StadtRegionalBahn Kiel auf der Grundlage des Sachstandsberichtes der Landeshauptstadt Kiel und der standardisierten Bewertung vom Juli 2007, vorbehaltlich der noch zu schließenden Finanzierungsvereinbarung. Die Zahl der Bahnhöfe bzw. Haltestellen der SRB ist im weiteren Planungsprozess zwischen den beteiligten Kreisen und Gemeinden abzustimmen.</p>	353	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Seite 84/85 nach Gremienbeschluss:</p> <p>Der Kreis Plön begrüßt die Planungen für ein landesweites Buslinien-Grundnetz, um sämtliche Ober-, Mittel- und Unterzentren sowie ländliche Zentralorte regelmäßig an den nächsten Bahnhof anzubinden. Nur so werden Bus und Bahn als Alternativen zum PKW auch in der Region verstanden. Mit dem Taktfahrplan im Bahnverkehr gibt es bereits seit 2002 eine verlässliche Grundlage für die Koordination mit dem Busverkehr. Bei einer Optimierung des Busverkehrs über die Bedürfnisse des Schülerverkehrs hinaus ist zwischen Land und Kommunen die Frage der anteiligen Finanzierung zu klären. Das landesweite Buslinien-Grundnetz ist nach Fertigstellung der StadtRegionalBahn Kiel auf das neue Schienennetz abzustimmen.</p>	354	<p>Die LVS möchte die Vorschläge des Busliniengrundnetzes mit den Kreisen und kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen diskutieren. In erster Linie sollte geprüft werden, ob die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr verbessert werden kann. Wie zusätzliche Angebote finanziert werden können, muss am konkreten Fall geprüft werden.</p> <p>Die SRB ist ein Projekt der Landeshauptstadt Kiel. Das Land hat die Unterstützung dieser Maßnahme zugesagt. Sollte die Umsetzung beschlossen werden, müssen rechtzeitig SRB-, Bahn- und Busverkehre überarbeitet und aufeinander abgestimmt werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Anhang</p> <p>6.1 Stand der Umsetzung des LNVP 2003-2007</p> <p>Seite 94, Kiel - Lübeck</p> <p>Da die den Kreis Plön betreffenden Maßnahmen im 2. LNVP als »mittelfristig bis 2007« vorgesehen waren, gibt der Kreis seiner Hoffnung Ausdruck, dass diese für die einzige DB-Strecke in seinem Gebiet wichtigen Verbesserungsschritte jetzt zügig durchgeführt werden. Dazu erwartet die Selbstverwaltung von der Bahn, dass die Ertüchtigung der Strecke nicht länger verzögert wird.</p>	355	<p>Land und DB Netz AG haben das Jahr 2008 dafür nutzen können, die Finanzierung des Projektes definitiv festzuzurren. Hierzu mussten mit dem Bund als Hauptzuwendungsgeber und der DB Netz AG besondere Regelungen vereinbart werden, die der Tatsache geschuldet waren, dass der Streckenausbau in zwei Bauabschnitten durchgeführt wird. Die hierfür erforderlichen Verhandlungen dauerten bis November 2008, wenn jetzt mit Hochdruck an der Realisierung gearbeitet wird, kann der Fertigstellungstermin Ende 2009 ggf. noch gehalten werden.</p> <p>Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Stellungnahme der Stadt Plön</p> <p>die Ratsversammlung der Stadt Plön hat in ihrer Sitzung am 29.10. einstimmig die folgende Stellungnahme zum Entwurf des Dritten Landesweiten Nahverkehrsplans für die Jahre 2008 bis 2012 beschlossen:</p> <p>1.</p> <p>Die Stadt Plön begrüßt die geplante Aufwertung der Bahnstrecke Kiel-Lübeck durch die Erweiterung des Angebotes auf zwei Züge pro Stunde zwischen Kiel und Lübeck. Dabei ist auf eine</p>	356	<p>Durch die Einrichtung von zwei Zugverbindungen je Stunde nach Kiel, nach Lübeck und mit Umsteigen Mo-Fr auch nach Hamburg Hbf (über Lübeck) verbessert sich die Anbindung an den Fernverkehr erheblich, da bessere Anschlüsse gegeben sein werden. Zudem ist es geplant, die Regionalexpress Kiel-Lübeck im Stundentakt nach Lüneburg weiterzuführen. Über den Fernverkehrshalt Büchen ergeben sich zusätzliche attraktive Umsteigeverbindungen (z.B. Plön-Berlin). Durch die Einführung zweier Direktzugpaare Kiel-Plön-Lübeck-Hamburg (Mo-Fr für Berufspendler, Saisonwochenenden für Ausflügler und Fernreisende) ergeben sich weitere Vorteile:</p> <p>Zusätzliches Fahrtenangebot nach Hamburg: Fahrzeit wie heute aber zwei zusätzliche Sprinterzüge Kiel - Lübeck - Hamburg montags bis freitags. Diese Züge fahren in Plön um 5:45 Uhr und um 6:45 Uhr ab und erreichen Hamburg um 7:13 Uhr bzw. 8:13 Uhr.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Optimierung der Anschlüsse an den Regionalverkehr Schleswig-Holstein und an den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG zu achten. Die Wiederaufnahme durchgängiger Verbindungen in die Metropolregion Hamburg ist für die Erreichbarkeit der Urlaubsregion Holsteinische Schweiz nach wie vor von größter Bedeutung.</p>	<p>An Samstagen und Sonntagen in der Saison (Ostern bis Ende Oktober) verkehren Ausflugszüge zwischen Kiel und Hamburg über Lübeck mit Abfahrt in Plön um 11:45 Uhr und um 17:45 Uhr und Ankunft in Hamburg um 13:25 Uhr bzw. 19:25 Uhr.</p> <p>Durch diese Direktverbindungen wird ein attraktives Angebot sowohl für Berufspendler, als auch für Ausflügler und Fernreisende geschaffen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>2.</p> <p>Die Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg ist nicht im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten, "da neue Analysen für diese Strecke keine verkehrswirtschaftliche Perspektive für eine Reaktivierung im Personen- oder Güterverkehr aufzeigen."</p> <p>Die Stadt Plön hält diese Entscheidung für falsch und eine weitere Sicherung der Strecke für dringend geboten.</p> <p>Die Attraktivität einer Region als Wohnstandort hängt entscheidend von der Verfügbarkeit bzw. der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ab. Da die Zahl der Arbeitsplätze im Stadt-Umland-Bereich Plön aufgrund der strukturellen Gegebenheiten nur in sehr begrenztem Umfang vermehrbar ist, ist Mobilität entscheidend für die künftige Entwicklung der Region. Menschen, die hier wohnen und leben, müssen Arbeits- oder Ausbildungsplätze in anderen Regionen des Landes bequem, kostengünstig und umweltverträglich erreichen können. Umgekehrt gilt dies für Gäste und Touristen, deren Altersdurchschnitt sich stetig erhöhen wird, so dass diese künftig vermehrt auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr angewiesen sein werden.</p> <p>Angesichts dauerhaft steigender Energiepreise und ökologischer Herausforderungen wird es darauf ankommen, sich alle Optionen für einen attraktiven und umweltschonenden Personenverkehr offenzuhalten. Deshalb ist die stillgelegte Eisenbahnstrecke zwischen Neumünster und Ascheberg / Plön auch künftig als Trasse zu sichern und wieder in den Landesweiten Nahverkehrsplan aufzunehmen.</p> <p>Im Übrigen verweise ich auf meine Stellungnahme zum Zweiten Landesweiten Nahverkehrsplan, deren Aussagen ich hiermit noch einmal bekräftige.</p>	<p>357</p> <p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>3.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Schaffung eines landesweiten Buslinien-Grundnetzes hält die Stadt Plön die Einrichtung einer schnellen, direkten Busverbindung (Schnellbuslinie) zwischen Plön und Neumünster für dringend erforderlich, da die heutige Linie aufgrund ihrer Streckenführung und der daraus resultierenden Fahrzeit kein attraktives ÖPNV-Angebot im landesweiten Ost-West-Verkehr darstellt.</p>	<p>358</p> <p>Der Vorschlag für das Busliniengrundnetz sieht eine direkte Verbindung zwischen Plön und Neumünster vor. Die Kreise und kreisfreien Städte haben die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den regionalen Busverkehr. Die LVS wird in den nächsten Jahren die Vorschläge mit den Aufgabenträgern auf Umsetzbarkeit prüfen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>4.</p> <p>Eine Weiterführung der geplanten Stadt-Regionalbahn Kiel über Preetz hinaus bis in die Kreisstadt Plön wird angeregt.</p>	<p>359</p> <p>Das SRB-Konzept sieht eine Bedienung bis Preetz vor. Die SRB soll dann alle Unterwegsbahnhöfe bedienen. Die schnelle Verbindung zwischen Kiel und Lübeck übernimmt der Regionalexpress. In Preetz soll die Verknüpfung zwischen SRB und RE erfolgen. Für Fahrten von Plön bis Kiel würden Reisende vsl. weiterhin die schnelle Verbindung mit dem RE bevorzugen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Der Kreis beantragt die Integration der Förderschiffahrt in den ÖPNV mit dem Ziel ganzjährig die Strecke Laboe-Heikendorf-Kiel zu bedienen und die Förderschiffahrt mit dem Busverkehr in diesem Verkehrsraum zu verzahnen.</p>	<p>458</p> <p>Die Integration in den ÖPNV ist durch die Anwendung des SH-Tarifs bereits erfolgt. Eine bessere Verzahnung von Bus und Bahn auch durch bessere Fahrplananschlüsse beinhaltet auch den ÖPNV auf dem Wasser und wird durch den LNVP unterstützt. Das konkrete Fahrplanangebot ist durch die Kreise Kiel und Plön als Aufgabenträger des ÖPNV zu bestellen.</p> <p>Kapitel: k.A. Arbeitsbereich: k.A.</p>

Kreis Rendsburg-Eckernförde (Nr. 21)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Zu S. 6, rechte Spalte</p> <p>Es sollte heißen: „...vor, das bedarfsgerecht vertaktet ist, das Bedienungsangebot im Schienenverkehr nachfrageorientiert ergänzt und ... Für den Fall einer Realisierung eines solten Busgundliniennetzes bleibt dessen Finanzierbarkeit zu prüfen.“</p> <p>Zu S. 7, mittlere Spalte</p> <p>Einen Verkehrsverbund Schleswig-Holstein als „nötig“ zu bezeichnen, ist aus der Sicht der Kreisebene zu weitgehend. Dementsprechend könnte es an dieser Stelle nur heißen, dass ein solcher Verkehrsverbund aus der Sicht des Landes als Organisationsform in Betracht komme.</p>	317	<p>Ein Hinweis darauf, dass die Vorschläge im Busliniengrundnetz noch zu prüfen sind, wird in Kapitel 5 aufgenommen. Der Absatz auf Seite 7 wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Zu S. 15, mittlere Spalte</p> <p>Die Aussage, dass die Sanierung der Rendsburger Hochbrücke „voraussichtlich 2013“ abgeschlossen sein werde, kann so nicht akzeptiert werden. Auch unter Berücksichtigung des der LVS bekannten Schriftwechsels mit dem Ministerium müsste es jedenfalls heißen: „Die Sanierung der Rendsburger Hochbrücke ist baldmöglichst abzuschließen, spätestens bis zum Jahre 2013.“</p> <p>Zu S. 17, linke Spalte: Unter Nr. 3 ist die Aussage in der Klammer wie folgt zu formulieren: „Zweigleisigkeit ist baldmöglichst wiederherzustellen, spätestens bis 2013, auch als Voraussetzung für mögliche zusätzliche Haltepunkte an der Strecke Kiel - Rendsburg“.</p> <p>Unter Nr. 5 ist zu ergänzen: „...durchführbar und deshalb z. Zt. keine zusätzlichen Haltepunkte möglich.“</p>	318	<p>Die Anregung wird aufgenommen und entsprechenden Ausführungen und Darstellungen geändert.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zu Seite 23, linke Spalte</p> <p>Aussagen über Siedlungsachsen sollten nicht getroffen werden, zumal sich der LEP, auf den erkennbar Bezug genommen wird, noch im Beteiligungsverfahren befindet und dabei erhebliche Bedenken gegenüber eingrenzenden Aussagen zur wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung geltend gemacht worden sind. Deshalb sollte dieser Absatz aus dem Text herausgenommen werden.</p>	319	<p>Dass sich die Siedlungsentwicklung entlang der starken Verkehrsachsen und vor allem der SPNV-Achsen orientieren sollte, ist nicht neu. Dieser Grundsatz ist bereits im Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998 enthalten (vgl. LRP, S. 65 und S. 87 ff.) und wird nach Aussage der Landesplanung nicht in Frage gestellt. Die zusätzliche Quelle wird ergänzt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Zu S. 24, linke Spalte: Nach der Aussage über den HVV ist auch der VRK zu erwähnen, zumal in diesen auch Schienenunternehmen und das Land als Aufgabenträger einbezogen sind.</p> <p>Zu S. 24 - 26</p> <p>Zu den darin enthaltenen Ausführungen zur Finanzierung ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel wurden von der Kürzung der Regionalisierungsmittel überlagert. Jedoch hat der Bund ab 2008 eine Kompensation der Kürzung der Regionalisierungsmittel vorgenommen und damit einen Teil der zunächst erfolgten Kürzung gegenüber den Bundesländern zurückgenommen. Gleichzeitig sind die Regionalisierungsmittel dynamisiert worden. Die ÖPNV-Mittel (Land) sind hingegen noch nicht wieder erhöht bzw. dynamisiert worden. Daraus ergibt sich ein Missverhältnis zum Nachteil der Kreise und kreisfreien Städte. Um diesen einen besseren Gestaltungsspielraum zu ermöglichen, ist daher eine Erhöhung und Dynamisierung der ÖPNV-Mittel angezeigt, zumal die Busunternehmen zutreffend auf die erheblichen Kostensteigerungen in den Bereichen "Diesel" und "Personal" hinweisen.</p> <p>Zu S. 27, mittlere Spalte, 2. Abs.: Die Begründung zur Abschaffung der erwähnten früheren Förderungen ist nicht zwingend; tatsächlich dürften finanzielle Erwägungen der Grund für die Beendigung dieser Förderung gewesen sein. Dieses gilt um so mehr, als andere Bundesländer noch solche Fördermittel zur Verfügung stellen.</p>	324	<p>Zu Seite 24: Der VRK wird ergänzt.</p> <p>Zu Seite 24-26: Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Zu Seite 27: Der Hauptgrund für die Rücknahme dieser Förderbestandteile ist benannt, gleichwohl sich der Spielraum für die Förderung der allgemein zugängliche ÖPNV-Infrastruktur und für Angebotsverbesserungen erhöht hat.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Niebüll und Westerland sind keine „Kreisstädte“.</p>	325	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Der letzte Satz sollte lauten: „Bei Neustrukturierungen im Schülerverkehr sollten ...“, da sonst der Eindruck entsteht, dass der LNVP eine solche Neustrukturierung vorgeben würde.</p>	326	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Bezug, Seite 55, rechte Spalte 2. Abs:</p> <p>In die Aufzählung sind mit aufzunehmen: Melsdorf, Schülldorf. Die</p>	327	<p>Die benannten Stationen finden sich im Kapitel 5.1 (Perspektive) wieder, d.h. hier wird nicht nur eine Bahnhofseröffnung gewünscht, sondern diese</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Erörterungen zu beide Standorten sind bei der LVS bekannt.		wird konkret untersucht. Die Aufzählung auf S.55 gibt lediglich alle Stationen wieder, bei denen eine Eröffnung gewünscht wurde. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen
Zu S. 69, mittlere Spalte: Entsprechend der obigen Anmerkung zu S. 7 sollte der mittlere Halbsatz mit der Aussage über die Gründung eines Verkehrsverbundes (...sollten gründen...) entfallen.	328	Die Überlegungen zur Gründung eines Aufgabenträgerverbundes sind nicht neu (vgl. 2. LNVP). Die ursprüngliche Formulierung aus dem LNVP wird daher beibehalten. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation
Zu S. 82, rechte Spalte, 2. u. 3. Abs.: Die Formulierungen zur SRB erwecken den Eindruck, als lägen die erforderlichen Beschlüsse von Gremien der erwähnten Gebietskörperschaften schon vor. Dieses ist, insbesondere auch im Hinblick auf eine mögliche Finanzierung des Projektes noch nicht der Fall. Zu S. 83, linke Spalte, 2. Abs.: In die Aufzählung ist auch die Haltestelle in Kronshagen mit aufzunehmen. Zu S. 85: Der Vorschlag wird als Anstoß für weitere gemeinsame Prüfungen verstanden; ihm kann also noch keine präjudizierende Wirkung für die Kreise als Aufgabenträger zukommen.	329	Zu Seite 82: Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt. Zu Seiten 83: Die Einrichtung einer SRB-Haltestelle in Kronshagen ist nicht Bestandteil des bisherigen SRB-Konzeptes. Zu Seite 85: Die LVS möchte den Vorschlag für das Busliniengrundnetz in den nächsten Jahren mit den regionalen Aufgabenträgern diskutieren und deren Umsetzbarkeit prüfen. Kapitel: k.A. Arbeitsbereich: k.A.
Zu S. 95: Zu der dort angegebenen Jahreszahl in Verbindung mit den Bauarbeiten an der Rendsburger Hochbrücke wird auf die obigen Ausführungen zu S. 17 verwiesen. Sie gelten hier gleichermaßen.	330	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Infrastruktur
Zu S. 86, mittlere Spalte Die darin zum Ausdruck gebrachte Erwartung... \"ohne wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge\"... kann so allgemein nicht gelten. Da der LNVP auf den Schienennahverkehr ausgerichtet ist, sollte dieser Absatz, der sich auf den Busverkehr bezieht, entfallen.	456	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
Zu S. 20 In die Übersicht sind die Flughafenlinien Kiel-Neumünster-Hamburg und Hamburg-Lübeck sowie jetzt auch die Schnellbuslinie Jevenstedt-Kiel aufzunehmen.	457	Die Flughafenzubringer Kielius und Traveliner erfüllen eine wichtige Funktion, aber sie entsprechen aus tariflicher und fahrplantechnischer Sicht nicht den in der Auflistung vertretenen Schnellbuslinien. Sie sind nicht in den SH-Tarif eingebunden und sind nicht auf das Nahverkehrssystem (z.B. Verknüpfung Bus-Bahn) abgestimmt. Tabelle 2 stellt zudem eine Übersicht schneller Überlandverbindungen zwischen größeren Städten dar (Ober-, Mittel- und Unterzentren). Die Schnellbusverbindung Kiel-Jevenstedt fällt nicht in diese Kategorie. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus

Kreis Schleswig-Flensburg (Nr. 22)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Wiedereröffnung der Station "Boren" an der Strecke Eckernförde - Flensburg. Der Bürgermeister der Gemeinde Boren hat sich diesbezüglich viele Male schriftlich an die LVS und auch an den Kreis Schleswig-Flensburg gewandt. Ein entsprechendes Fahrgastaufkommen ist nach Aussage des Herrn Bürgermeisters vorhanden.	120	Die Gemeinde Boren hat sich mehrfach an die LVS mit dem Wunsch einer Wiedereröffnung der Station Lindaunis gewandt, auch die Station Fahrtoft war angesprochen. Leider sind aufgrund des mangelnden Potenzials und der fahrplantechnischen Restriktionen die gewünschten Reaktivierungen nicht umsetzbar: Die Haltepunkte würden sich zwischen den Kreuzungspunkten in Gettorf und Süderbrarup befinden. Dieser Streckenabschnitt muss in einer Zeit von unter 30 min befahren werden, um den Fahrplankontakt einhalten zu können (Kiel-Flensburg wird im Stundentakt bedient). Momentan beträgt die Reisezeit zwischen Gettorf und Süderbrarup einschließlich der Unterwegshalte in Eckernförde und Rieseby 28 min. Für einen zusätzlichen Halt in Lindaunis verlängert sich die Fahrtzeit um rund 2 min pro Richtung. Die Fahrtzeitbegrenzung von 30 min wird dann überschritten. Der Stundentakt zwischen Kiel und Flensburg, der Bestandteil des Integralen Taktfahrplan Schleswig-Holsteins ist, kann dann nicht mehr eingehalten werden. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen
In Bezug auf die angestrebte zivile Nutzung des Militärflugplatzes Jagel sollte aus Sicht des Kreises eine Anbindung an das Schienennetz geplant werden. Ob und zu welchem Zeitpunkt mit einer zivilen Nutzung	121	Sollte sich das Projekt einer zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Jagel weiter konkretisieren und sollte abzusehen sein, dass über die Nachnutzung ein SPNV-Halt rechtfertigendes Potenzial vorhanden ist,

Stellungnahmen nach Beteiligten

gerechnet werden kann, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht voraussehbar. Wir bitten Sie, die Anbindung Jagels mit aufzunehmen.		dann kann das Projekt in den LNVP aufgenommen werden. Zum derzeitigen Zeitpunkt sehen wir die Voraussetzungen hierfür als nicht gegeben an. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Der Bund hat die erfolgte Kürzung der Regionalisierungsmittel gegenüber den Bundesländern zum Teil zurück genommen. Gleichzeitig wurden diese Mittel dynamisiert. Die ÖPNV-Mittel, die das Land Schleswig-Holstein an die Aufgabenträger weiterleitet, werden jedoch nicht erhöht bzw. dynamisiert. Die, wenn auch teilweise Weiterleitung der dem Land zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel, würde für den Kreis einen erhöhten Gestaltungsspielraum im Bereich ÖPNV bedeuten. In einem Flächenkreis wie Schleswig-Flensburg bestünde die Möglichkeit durch die Einführung alternativer Bedienformen auch Bürger in schwach besiedelten Gebieten eine verbesserte Mobilität anzubieten.	122	Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein. Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung
Nach Abzug der Bundeswehr aus Olpenitz ist lange über eine Nachnutzung diskutiert worden. Durch Bemühungen vieler Beteiligter soll auf dem Areal nun Port Olpenitz - ein Ferienhausgebiet- entstehen. Dies bedeutet für die Region eine erhebliche Steigerung des Fremdenverkehrsaufkommen und damit verbunden die Schaffung von vielen Arbeitsplätzen. Um eine Anbindung und damit verbunden eine bessere Erreichbarkeit für die Touristen und die Beschäftigten gewährleisten zu können, sollte aus Sicht des Kreises Schleswig-Flensburg eine Anbindung über die Schiene Süderbarup - Kappeln erfolgen. Die vorhandene Infrastruktur wird zur Zeit von der Angelner Dampfeisenbahn mit einer Museumsbahn befahren. Der Kreis befürwortet eine Nutzung der Gleisanlagen für den SPNV und bittet, die Strecke in den LNVP mit auszunehmen	123	Eine Reaktivierung der Strecke Süderbarup - Kappeln für den SPNV wird für die Anbindung von Port Olpenitz als unrealistisch erachtet. Die vorhandene und derzeit nur im Museumsverkehr genutzte Infrastruktur ist auch bei Ausbaumaßnahmen nicht in der Lage für den Port Olpenitz-Touristen attraktive An- und Abreisemöglichkeiten zu bieten. Der für eine Flexibilität bei An- und Abreise erforderliche Takt müsste mindestens ein Stundentakt sein. Die hierfür erforderlichen Zugleistungen sind nicht finanzierbar. Zudem sind sie aufgrund des geringen übrigen Potenzials auch als verkehrspolitisch wenig sinnvoll zu bezeichnen. Ein Busshuttle von Port Olpenitz nach Eckernförde erscheint aus Sicht des Landes sinnvoller. Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Infrastruktur
Die Stellungnahme wurde abgegeben vorbehaltlich der Zustimmung durch die zuständigen Gremien.	124	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.

Kreis Steinburg (Nr. 24)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Einleitung</p> <p>Der Kreis Steinburg stellt erfreut fest, dass der 3. LNVP sowohl in der Kurz- als auch in der Langfassung sehr gut strukturiert und lesbar ist sowie viele positive Ansätze enthält, die es für den Kreis Steinburg möglichst zeitnah umzusetzen gilt.</p> <p>Begrüßenswert sind die Aussagen zum demografischen Wandel. Als eine der Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte wird diese Veränderung lt. LNVP zu einem Anstieg der Verkehrs-Nachfrage in Bus und Bahn auch im ländlichen Raum führen. Neben dem zu erwartenden Klimawandel und der damit verbundenen Verschärfung des Klimabewusstseins wird auch die Verknappung der Rohstoffe und die damit einhergehende Kostensteigerung beim Rohöl massive Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen haben. Der öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) wird davon profitieren können und sollte daher schon heute die geeigneten Rahmenbedingungen schaffen.</p>	336	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Kreisgremien</p> <p>- Ausschuss für Wirtschaft in der Sitzung am 12.11.2008 und</p> <p>- Kreistag in der Sitzung am 12.12.2008</p> <p>ergeht von mir nachfolgende fachliche Stellungnahme (Stand: 31.10.2008) mit Hinweisen und insbesondere mit Forderungen</p>		
<p>. Hinweise</p> <p>a) Als Ergebnis der differenzierten Bewertung sieht der LNVP 2008 bis 2012 keine Stilllegung von Bahnlinien vor.</p> <p>b) Die Strecke Hochdonn wird 2008 wieder ohne Einschränkungen befahrbar sein.</p> <p>c) Ihrem Standpunkt, die Streckenabschnitte Itzehoe - Edendorf und Hohenlockstedt - Kellinghusen im Trassenversicherungsvertrag nicht mehr zu berücksichtigen, da neue Analysen für diese Strecken keine verkehrswirtschaftlichen Perspektiven für eine Reaktivierung im Personen- oder Güternahverkehr aufzeigen, wird beigetreten, auch wenn die politische Diskussion vor Ort noch geführt wird.</p>	<p>342</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>a) Durchgängige Zweigleisigkeit auf der Westküstenstrecke. Ausräumung der Langsam-Fahrstellen im Bereich der Westküsten-Strecke. IC-Fernverkehrs-Verbindungen über Hamburg hinaus sind eher auszubauen als einzuschränken. Ein weiterer gravierender Engpass besteht zwischen Pinneberg und Elmshorn. Hier stellt sich der Bau eines 3. Gleises als dringende Notwendigkeit dar.</p>	<p>343</p>	<p>Auch für das Land Schleswig-Holstein hat die Beseitigung des Kapazitätsengpasses auf der Bahnstrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn eine große Priorität. Allerdings ist derzeit nicht absehbar, wann diese Maßnahme realisiert werden kann, da selbst mittel- bis langfristig keine Mittel des Bundes hierfür zur Verfügung stehen. Seitens der DB AG hat das 3. Gleis Elmshorn-Pinneberg derzeit eine erkennbar geringe Priorität. Da nach Bau der festen Fehmarnbeltquerung auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Achse Hamburg-Ahrensburg-Lübeck zu erwarten ist, stünden möglicherweise dann wieder mehr Trassen für den SPNV zur Verfügung.</p> <p>Für die Realisierung einer durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Hamburg und Westerland gilt bezüglich der Finanzierbarkeit durch den Bund ähnliches. Selbstverständlich hat das Projekt eine hohe Priorität für das Land Schleswig-Holstein, doch stehen auch hier mittel- bis langfristig keine Finanzmittel des Bundes zur Verfügung.</p> <p>Zu den IC-Fernverkehrsverbindungen ist seitens des Landes keine Aussage möglich, da die Gestaltung der Fernverkehrsverbindungen sich nicht im Einflussbereich des Landes befindet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>b) Im Zusammenhang mit dem „Bahngipfel“ am 24.10.2007 in Itzehoe ist die Analyse der LVS Schleswig-Holstein „Schneller von Sylt nach Hamburg?“ fortzuschreiben. Entsprechend der Empfehlung des Ausschusses für Wirtschaft am 19.09.2007 - TOP 4 - darf die bestehende Verkehrsanbindung der Bahnkunden in der Fläche nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>344</p>	<p>Es sind derzeit keine Änderungen sowohl bei der Bedienung der kleineren Stationen im Kreis Steinburg, als auch bei der Grundbedienung der Strecke Hamburg - Westerland vorgesehen. Schnellere Züge nach Westerland wären ein zusätzliches Zugangebot. Dieses ist derzeit nicht finanzierbar.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>) Die Barrierefreiheit im schleswig-holsteinischen Schienennetz bei allen Bahnhöfen im Kreise ist zu verbessern, soweit noch nicht durchgeführt.</p>	<p>345</p>	<p>Die Stationen im Kreis Steinburg sind mit Ausnahme der Station Wilster bereits für die Barrierefreiheit im SPNV vorbereitet. Dort wo Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, können auch Rollstuhlfahrer den SPNV nutzen. Im Bahnhof Itzehoe müssen Rollstuhlfahrer derzeit</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		<p>aber noch den DB-Bahnsteigservice in Anspruch nehmen, da für den barrierefreien Bahnsteigzugang ein gleisquerender Dienstweg genutzt werden muß. Mit dem für 2010/2011 vorgesehenen Einbau von Aufzügen wird sich die Situation dort aber auch dort erheblich verbessern.</p> <p>Allerdings wird für die Stationen Kremperheide, Krempe, Herzhorn, Horst, und Brokstedt voraussichtlich erst nach durchgeführter Ausschreibung des Netzes Mitte und der dann vorgesehenen Betriebsaufnahme 2014/2015 ein Einsatz von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen erfolgen. In Wrist wird der ab Ende 2009 vorgesehene Einsatz neuer Doppelstockwagen im RE Kiel-Hamburg bereits früher einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Barrierefreiheit</p>
<p>c) Die Elektrifizierung auf der Hauptstrecke Hamburg - Westerland ist zu erweitern. Modernisierung der veralteten Signal- und Sicherungstechnik.</p>	<p>346</p>	<p>Auch seitens des Landes Schleswig-Holstein wird eine Elektrifizierung der Strecke Itzehoe-Westerland als wünschenswert angesehen. Die Maßnahmen wurde daher für den BVWP angemeldet. Mit Gesamtkosten, die nach heutigen Maßstäben bei mindestens zwischen 200 und 300 Mio. € liegen dürften, ist ein Realisierungshorizont derzeit jedoch nicht zu erkennen. Dabei ist auch zu beachten, dass für finanzielle Unterstützungen des Landes für ein solches Elektrifizierungsprojekt derzeit kein Spielraum besteht.</p> <p>Die Sicherungstechnik der Strecke Hamburg - Westerland ist in Abschnitten modernisierungsbedürftig. In den vergangenen Jahren konnte durch den Bau neuer Stellwerke in Itzehoe und Husum (jeweils mit größeren Fernsteuerbereichen) jedoch bereits ein erster Modernisierungsschub erzielt werden. Es bleiben jedoch noch die Bereiche St.-Michaelisdonn-Heide-Friedrichstadt und Niebüll-Westerland die mit neuer Sicherungstechnik ausgestattet werden müssen. Dabei sind die Planungen für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in Heide (das den Bereich von St. Michaelisdonn bis Friedrichstadt umfassen wird) schon sehr weit vorangeschritten. Das ESTW Heide soll 2010/2011 in Betrieb gehen. Die im Bahnhof Heide erforderlichen Umbaumaßnahmen werden gleichzeitig für ein grundlegende Modernisierung des Bahnhofes genutzt.</p> <p>Für den Abschnitt Niebüll-Westerland lassen sich zur Modernisierung der Sicherungstechnik und zum zweigleisigen Ausbau noch keine Zeitangaben machen. Durch den Bau von Außenbahnsteigen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in Verbindung mit neuen Über-, bzw. Unterführungen in diesen Bahnhöfen zwischen den Jahren 2002 und 2005 konnte die Leistungsfähigkeit der Strecke aber bereits wesentlich verbessert werden. Die geplante Herrichtung des Kreuzungsbahnhofes Lenshallig und des Bahnhofs Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird den Betriebsablauf ebenfalls verbessern.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>) Die Schnellbuslinie Brunsbüttel - Glückstadt ist beizubehalten.</p>	<p>347</p>	<p>Der Schnellbus zwischen Brunsbüttel und Glückstadt wird von der Nord-Ostsee-Bahn angeboten. Das Land finanziert dieses Angebot nicht mit.</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft für den Bus-ÖPNV obliegt dem Kreis. Mit der Übertragung der ÖPNV-Mittel auf die Kreise liegt hier seit 2007 auch die Ausgabenverantwortung.</p> <p>Der Schnellbus Brunsbüttel-Glücksstadt ist außerdem Bestandteil des vorgeschlagenen Buslinien-Grundnetzes.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>) Die wichtige Arbeit der Streckenbeiräte ist zu unterstützen.</p>	<p>348</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>g) Die Abstimmung zwischen der NOB und der DB im Bereich des Bahnhofs Itzehoe ist im Interesse der Pendler zeitnah zu verbessern.</p>	<p>349</p>	<p>Die Wünsche der Pendler nördlich von Itzehoe Richtung Hamburg erscheinen nach der Diskussion der letzten Jahre unterschiedlich.</p> <p>Fest steht, daß sich Pendler in Richtung Hamburg eine schnelle umsteigefreie Verbindung wünschen. Diese ist aufgrund der Finanzen derzeit morgens nur teilweise und nachmittags gar nicht vorhanden (daher Umsteigen in Itzehoe).</p> <p>In der Vergangenheit wurde daher versucht, die Fahrzeiten des NOB-Pendeltriebwagens (Heide - Itzehoe) enger an die NOB Westerland-Hamburg (die nicht an allen Stationen hält) zu legen, um Umsteigezeiten und damit Reisezeiten zu minimieren. Dies gelingt nicht immer.</p> <p>Die Änderung dieses Konzeptes zugunsten einer abgestimmten</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Verbindung NOB-Pendel und RB Itzehoe-Altona führt zu keiner Reisezeitverkürzung. Unabhängig hiervor müssten die Züge der DB AG in eine andere Fahrplanlage gelegt werden. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan
Die wesentlichen Punkte meines Forderungskatalogs sind deckungsgleich mit den Forderungen des Kreises Nordfriesland.	350	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.

Kreis Stormarn (Nr. 25)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
[Stadt Reinbek] zu S.56, HVV-Tarif Das Tarifgebiet <i>Großbereich Hamburg</i> soll, u.a. zur Erhöhung der Fahrgastfrequenz durch attraktive Fahrpreise und zur Verbesserung der Verteilung der P&R-Nutzer auf die Stationen entlang der S-Bahntrasse, bis Aumühle ausgeweitet werden.	2	Der HVV-Tarif hat eine unterdurchschnittliche Tarifergiebigkeit, was zu einer erheblichen finanziellen Belastung des Landes führt. Eine Ausweitung des Großbereichs Hamburg würde die Tarifergiebigkeit weiter senken und den Verkehr für die Aufgabenträger weiter verteuern. Angesichts des landesweit überdurchschnittlichen Angebotes (S-Bahn) und der guten Wettbewerbsposition der Bahn ggü. dem MIV ist auch unter dem Aspekt Preis-Leistungsverhältnis eine Senkung des Tarifniveaus nicht sachgerecht. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
[Stadt Reinbek] zu S. 13; Angebot 2008, Reduzierung von Leistungen, hier S21 Die Stadt Reinbek erwartet, dass die Reduzierung des Fahrtenangebotes in der Nachmittagshauptverkehrszeit zurückgenommen wird, d.h. auch in der Nachmittagshauptverkehrszeit auf dem Streckenabschnitt Bergedorf/Reinbek/Wohltorf/Aumühle wieder im 10-Minutentakt gefahren wird. Auf der S-Bahnlinie S21 ist mindestens in den Hauptverkehrszeiten ein 10-Minutentakt unabdinglich, u.a. um die Verknüpfung mit den Buslinien an den Bahnhöfen ohne lange Wartezeiten sicher zu stellen (bei Verspätungen von S-Bahn oder Bussen verlängern sich Wartezeiten, wenn Buslinien nur im 20-Takt fahren). Eine Optimierung der Anschlussbindungen Bahn/Bus ist Zielsetzung des LNVP.	3	Die Wiedereinrichtung des 10-Minuten-Taktes der S21 in den Nachmittagsstunden ist abhängig von der Finanzierung dieser Maßnahme. Der Wunsch wird geprüft, eine Wiedereinführung ist bei den derzeitigen Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren jedoch nicht zu erwarten. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrplan
[Gemeinde Großhansdorf] Die Gemeinde Großhansdorf begrüßt die Intensivierung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.	13	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan
[Gemeinde Großhansdorf] Die Gemeinde Großhansdorf nimmt den 3. landesweiten Nahverkehrsplan des Landes Schleswig-Holstein zur Kenntnis.	14	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.
(Vorabstellungnahme Kreis OD) Insbesondere die geplante Weiterentwicklung nachfragestarker Strecken wie Hamburg - Lübeck ist positiv zu bewerten. Dabei sind entsprechende Maßnahmen wie der beschleunigte Ausbau der Strecke Hamburg - Lübeck bis in den Bereich Ahrensburg/Bad Oldesloe begrüßenswert. Diese Maßnahmen sind angesichts der prognostizierten Fahrgastzuwächse (bis 2012 bis zu 17 %, bis 2025 bis zu 27 %) unausweichlich.	41	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
(Vorabstellungnahme Kreis OD) Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde: Hier ist gezielt der Bau einer S-Bahnstrecke bis Bad Oldesloe zu nennen, da es sich um die Perspektive bis 2025 handelt.	42	Es ist noch nicht abschließend festgelegt wie eine Arbeitsteilung zwischen S-Bahn- und Regionalverkehren im Korridor HH - Ahrensburg - Bargtheide - Bad Oldesloe - Lübeck aussehen wird. Bei der Engpassbeseitigung hat der Abschnitt Hamburg - Ahrensburg größte Priorität. Es könnte daher auch sein, dass die S-Bahn bereits in Ahrensburg endet und weiter nördlich gehende Verkehre mit Regionalverkehren bedient werden. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
(Vorabstellungnahme Kreis OD) Aus Sicht des Kreises Stormarn sind diese Empfehlungen zur Vernetzung der Verkehrsträger Bus und Schiene begrüßenswert, da sie weitestgehend auf die Produktstruktur und Verkehrspolitik des Kreises der vergangenen Jahre hinielen. Produkte wie das Regionale Grundnetz, die	43	Wird zur Kenntnis genommen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>AST-Verkehre in den ländlich schwächer besiedelten Bereichen und die bereits in hohem Maße vertakteten Busverkehre als Zulauf zum SPNV und den Schnellbahnen entlang der Schienenstrecke Hamburg - Lübeck bzw. Hamburg - Büchen zeigen, dass sie die verkehrspolitischen Ziele des Landes berücksichtigen und dass sie in Zukunft weiterverfolgt werden sollten.</p>		
<p>(Vorabstellungnahme Kreis OD)</p> <p>Für die Finanzierung des Busverkehrs im Land sollte in jedem Fall zumindest eine Beibehaltung des heutigen Finanzierungsvolumens angestrebt werden.</p>	44	<p>Das Land ist bestrebt, die per Landesverordnung vereinbarte Höhe der ÖPNV-Mittel auch in den Jahren nach 2012 bereitzustellen. Ziel muss jedoch sein, die Effizienz des vorhandenen Angebotes zu prüfen und wo nötig zu verbessern.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>[Gemeinde / Amt Trittau]</p> <p>Trittau mit den umliegenden amtsangehörigen Gemeinden gehört zu dem bahnfernen Bereich im Kreis Stormarn und ist daher besonders darauf angewiesen, durch einen vertakteten Busverkehr an die Bahnlinien herangeführt zu werden. Der Vorschlag von Land und LVS für das Busgrundliniennetz zur sinnvollen Ergänzung des Schienenverkehrs wird daher begrüßt. In diesem Zusammenhang wird noch einmal auf die Bedeutung einer schnellen, direkten Busverbindung zwischen Trittau und Hamburg hingewiesen, die in der Vergangenheit gefordert wurde und das Angebot deutlich attraktiver gestalten würde.</p> <p>Auf Seite 84 des LNVP ist das Busgrundliniennetz dargestellt. Dort ist eine Busverbindung zwischen Trittau und Schwarzenbek vorgesehen. Auch diese Verbindung wird als sinnvoll erachtet, da dort eine Bahnlinie vorhanden ist und die Vernetzung zentraler Orte zu einer Verringerung des Individualverkehrs zwischen beiden führen kann.</p>	106	<p>Mit dem Kreis Stormarn möchten wird die genauen Details des Buslinien-Grundnetzes im Kreisgebiet intensiv diskutieren. Die Schaffung von Busverbindungen zwischen Trittau und Hamburg und Trittau und Schwarzenbek sind in diesem Rahmen zu prüfen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>[Amt Siek]</p> <p>Den Entwurf des LNVP haben wir zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass das Buslinien-Grundnetz in Form eines Aktionsplanes seitens des Kreises Stormarn verdichtet und insoweit im kreisangehörigen Bereich in ein Abstimmungsverfahren geht.</p>	107	<p>Dieses Vorgehen wird seitens des Landes und der LVS begrüßt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung durch die Kommunalpolitik gibt die Stadt Ahrensburg im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des „Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) 2008 bis 2012“ folgende Stellungnahme ab, sie betrifft das Kapitel 5.2:</p> <p>Angesichts der ermittelten erhöhten Verkehrsnachfrage auf der Strecke Hamburg - Lübeck aber auch - aus Sicht der Stadt Ahrensburg auf der U-Bahn-Linie U 1 des HVV-Gebietes - sollte das Bemühen der betroffenen Kommunen, das Umfeld ihrer Bahnhöfe umzugestalten, z. B. durch den Bau attraktiver P + R-, B + R- und Bushalteinrichtungen, eine verstärkte finanzielle Unterstützung erfahren.</p>	177	<p>Das Land Schleswig-Holstein fördert entsprechende Maßnahmen mit einem Fördersatz in Höhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten mit GVFG-Mitteln. In Ahrensburg konnte somit die Modernisierung des bestehenden Bahnhofs erreicht werden. Auch die neue Station Ahrensburg-Gartenholz wird mit erheblichen Fördermitteln des Landes errichtet. Eine Steigerung des Fördersatzes ist allerdings nicht vorgesehen. Die LVS Schleswig-Holstein unterstützt außerdem interessierte Kommunen bei der Konzeption neuer Verknüpfungsanlagen, bzw. deren Umgestaltung.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung durch die Kommunalpolitik gibt die Stadt Ahrensburg im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des „Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) 2008 bis 2012“ folgende Stellungnahme ab, sie betrifft das Kapitel 5.1 und die Tabellen 05 und 06:</p> <p>Die Stadt Ahrensburg weist beim langfristigen Ausblick darauf hin, dass bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - einem Zuwachs der Bevölkerung in Stormarn bis 2025 um knapp 1 % (insbesondere im Umland von Hamburg), - geänderten Mobilitätsmustern (insbesondere Pendlerzunahme) und 	178	<p>Land und LVS stimmen überein, dass mit Aufnahme der FBQ der gesamte Verkehr zwischen Ahrensburg und Hamburg auf den vorhandenen zwei Gleisen nicht mehr anzuwickeln ist.</p> <p>Deswegen halten wir die Schaffung eines Nahverkehrssystems auf eigenen Gleisen als vollwertige S-Bahn (S4) für eine der wichtigsten Maßnahmen.</p> <p>Ob diese über Ahrensburg-Nord hinaus bis Bad Oldesloe weiterfahren sollte, muß näher untersucht werden. Ein Infrastrukturausbau auf diesem nördlichen Abschnitt ist nicht zu erwarten. Insofern sollte über Alternativen (auch hinsichtlich der Bedienung von Bargeheide und Kupfermühle) nachgedacht werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>- allgemeinen Angebotsverbesserungen</p> <p>für den Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Lübeck eine Erhöhung der Verkehrsnachfrage um rd. 25 % prognostiziert wird, die angesichts des Baus der festen Fehmarn-Beltquerung und dem hierbei ausgelösten zusätzlichen Verkehrsaufkommen nicht mehr auf der bestehenden zweigleisig ausgebauten Strecke abgewickelt werden kann. Über den Kreis Stormarn wird daher die Forderung erhoben, im LNVP 2008 bis 2012 verdeutlichend festzuschreiben, dass alle Beteiligten die notwendigen Maßnahmen zu einer zeitnahen und möglichst baldigen Realisierung einer S-Bahn auf eigenen Gleisen zu ergreifen haben. Hierbei wäre im Detail zu untersuchen, ob der Ausbau der S 4 von Hamburg nur zum Bahnhof Ahrensburg oder gleich bis nach Bad Oldesloe vorgenommen werden soll.</p>		
<p>Vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung durch die Kommunalpolitik gibt die Stadt Ahrensburg im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des „Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) 2008 bis 2012“ folgende Stellungnahme ab, sie betrifft das Kapitel 4.2:</p> <p>Der Textabschnitt „4.2. Tarif“, der schließt mit dem Absatz</p> <p>„Die Vielfalt der Automatentypen und die damit verbundenen unterschiedlichen Schritte zum Erwerb einer Fahrkarte verunsichern insbesondere die älteren Menschen. Regelmäßige Schulungen sollen die Zugangshemmnisse der älteren Menschen gegenüber den Automaten senken.“</p> <p>Sollte angesichts der Probleme während der mehrmonatigen Übergangsphase am Bahnhof Ahrensburg um folgenden Satz ergänzt werden:</p> <p>„Daneben ist an allen größeren Bahnhöfen oder zumindest in deren unmittelbaren Umfeld stets ein personenbedienter Fahrkartenverkauf zu gewährleisten.“</p>	<p>179</p>	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>[Ergänzung nach Verkehrsausschuss-Sitzung am 03.11.08]</p> <p>Ergänzend zu dem vorgesehenen Regionalexpress-Halt jeder zweiten Verbindung in Ahrensburg soll für die in Ahrensburg durchfahrenden Regionalexpresszüge ein Halt in Bargteheide vorgesehen werden.</p>	<p>320</p>	<p>Der RE Lübeck-Hamburg ist eine schnelle RE-Verbindung, dessen Fahrzeit soll nicht durch zusätzlicher Halt verlängert werden. Ein Halt in Bargteheide wäre dann zu untersuchen, wenn die S4 in Ahrensburg-Nord enden würde und mit dem Halt der heutige RB-Abschnitt Ahrensburg-Bad Oldesloe entfallen kann (einschl. Auslassung des Haltes Kupfermühle).</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>[Ergänzung nach Verkehrsausschuss-Sitzung am 03.11.2008]</p> <p>Die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnhöfe Bad Oldesloe und Reinfeld sollen zügig umgesetzt werden. Zusätzlich in das Programm aufgenommen werden muss die Erhöhung der Bahnsteige in Bargteheide.</p>	<p>321</p>	<p>Die neuen Doppelstockzüge haben einen Steuerwagen mit Niederfluranteil und einem rollstuhlgerechten Einstieg. Über eine Überfahrrampe können Bahnsteige mit Bahnsteighöhen von 38, 55 und 76 cm erreicht werden. Mit der Betriebsaufnahme der SPNV-Leistungen im Netz Ost werden sämtliche zwischen Hamburg, Ahrensburg, Bad Oldesloe und Lübeck verkehrenden Züge (auch die Regionalbahnen zwischen Hamburg und Bad Oldesloe) mit diesen Wagen ausgestattet sein, womit die vollständige Barrierefreiheit der Stationen Ahrensburg, Ahrensburg-Gartenholz, Bargteheide und Bad Oldesloe gegeben sein wird. Durch die neuen Fahrzeuge wird auch der Einstieg von verhältnismäßig niedrigen Bahnsteigen (Bargteheide) wesentlich bequemer werden. Es wird daher momentan kein Handlungsbedarf für eine Bahnsteigaufhöhung in Bargteheide gesehen.</p> <p>Akuter Handlungsbedarf besteht allerdings in Reinfeld. Hier besteht keine barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig. Die Stadt Reinfeld bemüht sich allerdings um eine Neuordnung der Querungsmöglichkeiten über die Bahn im Bereich des Bahnhofes. Im Zuge des Baus einer neuen Querung für Fußgänger und Radfahrer westlich des Bahnhofes könnte</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		über einen Aufzug auch ein neuer barrierefreier Zugang zum Bahnsteig erfolgen. Hier wurde gegenüber der Stadt und der DB AG bereits die finanzielle Unterstützung (GVFG-Mittel) durch das Land angeboten. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen
[Ergänzung nach Verkehrsausschuss-Sitzung am 03.11.2008] Gleichzeitig mit dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung sind zusätzliche Gleise für den Bau einer S-Bahn bis Bad Oldesloe bis 2025 einzuplanen.	322	Der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und der dadurch weiter zunehmende Güterverkehr erfordert unbedingt die Entlastung des Engpasses zwischen Hamburg und Ahrensburg durch den Bau zusätzlicher Gleise. Ob dies auch zwischen Ahrensburg und Bargtheide oder sogar Bad Oldesloe erforderlich ist, werden anzustellende Prognosen zeigen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
[Ergänzung nach Verkehrsausschuss-Sitzung am 03.11.2008] Das Vorhalten von kostenlosen Serviceleistungen u. a. für die Beratung von Fahrgästen und den Verkauf von Fahrkarten ist in den Bahnhöfen Ahrensburg, Bargtheide, Bad Oldesloe und Reinfeld dauerhaft sicherzustellen.	323	Auch seitens des Landes Schleswig-Holstein wird die personelle Präsenz an den Bahnstationen im Land als zentrale Serviceleistung gesehen. Daher sind in den Verkehrsverträgen mit den EVU entsprechende Regelungen für den personenbedienten Fahrkartenverkauf und die Präsenz von Servicepersonal auf den Bahnsteigen enthalten. Vor diesem Hintergrund ist der Fortbestand des personenbedienten Fahrkartenverkauf in Ahrensburg, Bargtheide und Bad Oldesloe als gesichert zu bezeichnen. Auch der Bahnsteigservice in Bad Oldesloe konnte vertraglich gesichert werden. Der Fahrkartenschalter in Reinfeld wurde allerdings bereits am 30.3.2007 geschlossen. Hier sind derzeit keine positiven Entwicklungen in Sicht. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen

Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung (Nr. 26)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Aus Sicht des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung bestehen keine behindertenpolitischen Bedenken zum Entwurf des LNVP 2008 - 2012.	148	Wird dankend zur Kenntnis genommen. Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Barrierefreiheit

Landesseniorenrat Schleswig-Holstein (Nr. 35)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Der Schleswig-Holstein Tarif ist sehr unübersichtlich und für den Kunden und Nutzer nicht nachzuvollziehen. Das liegt nur zum Teil daran, dass die unterschiedlichen Anbieter bei ihren Einzelregelungen bleiben wollen. Es gibt auch zu viele Ausnahmen und Abweichungen zu dem Tarif, das sollte dringend vereinheitlicht werden.	45	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Tarif
Die Fahrkartenautomaten der verschiedenen Anbieter sind für die Nutzer viel zu kompliziert. Sie müssen so programmiert werden, dass jeder Nutzer problemlos eine Fahrkarte ziehen kann.	46	Die Fahrkartenautomaten und deren Bedienung werden kontinuierlich weiterentwickelt. Regelmäßige Schulungen sollen darüber hinaus die Zugangshemmnisse aller potentiellen Fahrgäste, insbesondere Selten-Nutzer, Neukunden und älterer Menschen gegenüber den Automaten senken. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tarif
Verkaufsstellen für Fahrkarten (Zugleich Auskunftsstellen) sind bekannt zu machen, einheitlich zu kennzeichnen und so auszustatten, das sie in der Lage sind alle ÖPNV-Auskünfte für alle Anbieter und über die Landesgrenze hinaus zu geben.	47	An allen größeren Bahnhöfen oder zumindest in deren unmittelbarem Umfeld ist stets ein personenbedienter Fahrkartenverkauf zu gewährleisten. In den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Kontingente (Öffnungszeiten der Verkaufsstellen) vereinbart. Leider ist es nicht immer möglich, direkt am Bahnhof eine Verkaufsstelle zu etablieren. In diesem Fall bedienen sich die Verkehrsunternehmen Agenturen, deren Kerngeschäft nicht immer die Reiseplanung ist. Über das Vertriebssystem und das Internet sollten jedoch auch überregionale Auskünfte möglich sein. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tarif
Die Auskunft-Hotline muss kostenfrei sein, es handelt sich dabei um einen Service der Tarifstelle damit man die Tarife überhaupt versteht. Wenn Fahrpläne und Tarife übersichtlicher sind, kann dieser Dienst Stück für Stück zurückgenommen werden.	48	Leider werden kostenlose Hotline-Angebote auch von Anrufern genutzt, die nicht primär eine Auskunft möchten. Dies blockiert die Hotline für Fahrgäste, die eine Auskunft wünschen. Land und LVS arbeiten weiterhin mit den Verkehrsunternehmen daran, den SH-Tarif transparenter zu kommunizieren und weiter zu vereinheitlichen. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tarif
Ziel im Nahverkehr muss es sein eine GPS gesteuerte (ggf. gleichwertige) Fahrgastinformation für Busse und Bahnen zu liefern. Das kann sehr gut	49	Vereinzelt werden heute schon GPS-Technik-basierte Lösungen eingesetzt (z. B. die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen). Für die Übertragung von

Stellungnahmen nach Beteiligten

zur Disposition für Personal und Fahrzeuge mit genutzt werden.		<p>Fahrgastinformationen oder zur Anschlusssicherung hat sich diese Technik in Schleswig-Holstein leider noch nicht durchgesetzt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
Die DB AG beabsichtigt, die Durchsagen auf Bahnhöfen und Haltepunkten einzustellen. Neben einer Gefährdung der Reisenden bei durchfahrenden Zügen ist dadurch wiederum eine Benachteiligung der kleineren Bahnhöfe und Haltepunkte gegeben, bei denen es heute schon keine ausreichenden Informationen mehr gibt.	50	<p>Entsprechende Leistungsreduzierungen bei Lautsprecherdurchsagen durch die DB AG wurden bisher ohne Abstimmung mit dem Land vorgenommen. Über weitere Pläne liegen dem Land keine Informationen vor.</p> <p>Im Rahmen von Stationsneu- oder ausbauten fördert das Land die Installation von Fahrgastinformationsanlagen. In der Vergangenheit konnten die neuen Stationen Kiel-Hassee CITTI-PARK und Lübeck Flughafen mit neuen kostengünstigen Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet werden. Kurzfristig soll auch der Haltepunkt Kupfermühle mit einem solchen Gerät ausgestattet werden. Es ist Ziel des Landes, dass Bahnreisende auch an kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten zuverlässig über Verspätungen informiert werden. Daher werden in Zukunft weitere Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
In den Jahren 2007/08 wurden immer wieder Strecken für Bauarbeiten gesperrt. Diese Bautätigkeit ist erfreulich. Leider werden aber die Strecken immer für 2-3 Wochen gesperrt, obwohl nur in einer Schicht gearbeitet wird. Für den Reisenden bedeutet das für einen langen Zeitraum Schienenersatzverkehr mit allen Unannehmlichkeiten. Die Bauarbeiten sollten in Abstimmung mit dem Netz besser geplant und Ersatzmaßnahmen besser vorbereitet und rechtzeitig bekannt gemacht werden. Es fehlt eine Baubetriebsplanung!	51	<p>Grundsätzlich wird durch die DB Netz AG oder andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Baubetriebsplanung erstellt, die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt wird. Nur bei größeren Baumaßnahmen, die umfangreichere Ersatzmaßnahmen erfordern wird das Land, bzw. die LVS konsultiert. Vor diesem Hintergrund ist das Land hier ohnehin nur sehr begrenzt in die Prozesse der Baubetriebsplanung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen einbezogen. Dies gilt auch für die Kommunikation der Baumaßnahmen, die unseren Erkenntnissen zu Folge aber bei den letzten größeren Vorhaben sehr gut funktioniert hat. So sind mittlerweile Baufahrpläne zuverlässig in die elektronischen Auskunftssysteme eingeflegt.</p> <p>Unseren Beobachtungen zu Folge wird bei den größeren Baustellen in der Regel im Mehrschichtbetrieb gearbeitet. Hierzu haben uns auch noch einmal bei der DB Netz AG kundig gemacht, die diese Aussage bestätigte.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
Seit mehreren Jahren sind an der Westküste einige Bahnhöfe vertaktet. Die Folgen sind: Längere Fahrzeiten auf der Westküstenstrecke, schlechtere Anschlüsse an die Ostküste und nach Mittelholstein. Außerdem sind bei den vertakteten Bahnhöfen die Wartezeiten bei Vrspätungen länger geworden. Das wäre alles tragbar, wenn die Vertaktung Schleswig-Holstein durchgehend eingeführt würde. Wie sind die Erkenntnisse aus der Teilvertaktung?	52	<p>Die Westküste ist über die Knoten Heide und Husum mit Verkehren in östlicher Richtung direkt verknüpft.</p> <p>Probleme bereitet der noch nicht existente ITF-Knoten Kiel, so daß sich längere Umsteigezeiten von Husum kommend nach Lübeck nicht vermeiden lassen. Der Übergang wird mit dem Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck (Halbstundentakt) künftig verbessert.</p> <p>Mit der Einführung des ITF wurde die von den Busunternehmen häufig benannte Voraussetzung für regelmäßige Zugbegegnungen geschaffen, die eine Verknüpfung mit dem Busangebot erleichtern sollte. Hier ist aus Sicht des Landes und der LVS noch Verbesserungsbedarf.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
In den Faltfahrplänen fehlt ein Hinweis auf weitere Fahrtmöglichkeiten mit anderen Anbietern. Beispiel: Von Westerland nach Hamburg - Altona kann man in Elmshorn zum Hauptbahnhof umsteigen und spart dadurch eine Stunde für die Weiterfahrt.	53	<p>Wir werden diese Anregung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, von denen die Faltfahrpläne erstellt und vertrieben werden, diskutieren.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: k.A.</p>

Landesweiter Fahrgastbeirat (Nr. 36)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Kommentare und Ergänzungen zu den verkehrlichen Planungen wurden von den Verbänden einzeln abgegeben.</p> <p>Der Fahrgastbeirat sieht darüber hinaus die Notwendigkeit - auch im Hinblick auf die kommende gesetzliche Regelung - das Thema Schlichtung für Fahrgäste und die Fahrgastvertretungen genauer zu regeln:</p> <p>1. Wir halten die Einrichtung einer Fahrgastschlichtungsstelle in Schleswig-Holstein für sinnvoll und notwendig. Diese Schlichtungsstelle muss unabhängig von Verkehrsunternehmen sein, wie z.B. in NRW. Dabei können wir uns das NRW-Modell (angesiedelt bei der Verbraucherzentrale) vorstellen, wie aber auch eine unabhängige Institution finanziert durch das Ministerium und/oder eine Umlage bei allen Verkehrsunternehmen in SH. Diese Schlichtungsstelle sollte</p>	331	<p>Über die Idee einer Schlichtungsstelle würden wir gerne unabhängig vom LNVP mit den Fahrgastverbänden diskutieren. Ebenso über das Thema, wie der Fahrgastbeirat weiterzuentwickeln wäre. Einen Vorschlag hierzu haben wir Ihnen (Herrn Naumann) bereits übermittelt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>zuständig sein für die Fahrgäste des Nahverkehrs und des einbrechenden Fernverkehrs in SH. Für weitere Fragen, sollte es eine Zusammenarbeit mit der bundesweiten Schlichtungsstelle Mobilität in Berlin geben.</p> <p>2. Die Vertretung der Fahrgäste sollte weiter institutionalisiert werden, Vorbild ist hier der englisch rail passenger council. Wir können uns ein bei der LVS angesiedeltes Team von 3 - 4 Personen vorstellen mit ff. Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kontakte zu den einschlägigen Verbänden - Sitzungen mit den Verbänden, ggf. mit zusätzlichen freien Vertretern - Kontakte und Organisation der Streckenbeiräte - Entgegennahme von Fahrgastbeschwerden ggf. auch Beantwortung - Zusammenarbeit / Mitorganisation der Fahrgast-Schlichtungsstelle - Weitere Aufgaben im Bereich der Qualitätskontrolle, ggf. auch im Bereich der Stationen und der Übergänge zum ÖPNV - Diskussion mit den VU bezüglich der Fahrgastwünsche - Vergabe eines ÖPNV-Preises SH 	
--	--

NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH (Nr. 40)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Seite 34/35</p> <p>Die Fahrgastzahlen der NBE sind nicht korrekt wiedergegeben. Die nordbahn hatte bereits auf der Veranstaltung am 02.07.2008 auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Tatsächlich wurden bei der nordbahn im Jahr 2006 die folgenden Fahrgastzahlen erreicht: 1.099.00 Fahrgäste p.a. entspricht im Durchschnitt 3011 Fahrgästen p.Tag.</p>	<p>125</p>	<p>Die Fahrgastzahlen für die NBE-Strecke im Entwurf sind korrekt. Dort ist eine Querschnittsbelastung angegeben.</p> <p>Die von der NBE genannten 3.011 Fahrgäste mögen aber auch richtig sein, allerdings ist hier das Aufkommen auf der gesamten Strecke an einem Tag gemeint.</p> <p>Beispiel zur Erläuterung: In Neumünster steigen 100 Fahrgäste ein, in Bad Segeberg 100 Fahrgäste aus und wieder 100 Fahrgäste ein (die dann in Bad Oldesloe alle wieder aussteigen). Das Aufkommen der gesamten Strecke beträgt 200 Fahrgäste. Die Querschnittsbelastung auf den jeweiligen Abschnitten (und diese ist in den Karten des Entwurfes abgebildet) beträgt aber nur 100 Fahrgäste.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Seite 51</p> <p>Abbildung rausnehmen. Die Linien und deren Ausgleichsbeträge sind den einzelnen EVU zuzuordnen und können als Benchmark für zukünftige Ausschreibungen verwendet werden.</p>	<p>126</p>	<p>Die Abbildung soll darstellen, dass je nach Linie und Anforderungen unterschiedliche Bestellerentgelte notwendig sind. Da sich die Anforderungen in Verkehrsverträgen im Laufe der Jahre teils erheblich ändern, kann diese Abbildung allenfalls sehr beschränkt als Benchmark genutzt werden.</p> <p>Die Erläuterung zur Abbildung wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Seite 73 ff</p> <p>Auf Grund der nach oben zu korrigierenden Darstellung der Nachfrage auf der nordbahn-Strecke sind auch die Prognosen anzupassen. Es wird der Bau eines zweiten Kreuzungspunktes auf der eingleisigen Strecke empfohlen und die Verdichtung des Angebotes in den HVZ auf einen 0,5 Std.-Takt.</p>	<p>127</p>	<p>Eine Anpassung der Prognosen ist nicht notwendig, da die Darstellung der Nachfrage auf der nordbahn-Strecke korrekt ist (siehe Anmerkung dort). Die Anpassung der Infrastruktur ist angesichts der Prognosen nicht prioritär.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Seite 66</p> <p>Es werden längere Vertragslaufzeiten empfohlen, Laufzeiten bis zu 15 Jahren sind zulässig. Die von den EVU aufzubauende Infrastruktur kann so über eine längere Laufzeit abgeschrieben werden, dies führt zu geringeren Zuschussbedarfen.</p>	<p>128</p>	<p>Eine Begründung für die gewählte Vertragslaufzeit ist auf Seite 67 enthalten.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Seite 63</p> <p>Die nordbahn empfiehlt, die Durchbindung Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster beizubehalten und das Teilstück Neumünster-Kiel wieder in das Netz-Nord aufzunehmen. Die Fahrten mit Dieseltriebwagen können als Taktverdichtung zwischen den geplanten E-Traktionen im Netz-Mitte verkehren und ggf. als Teil der geplanten Stadtrationalbahn Kiel bis Schöneberg durchgebunden werden. Es ergeben sich betriebliche und monetäre Vorteile.</p>	<p>129</p>	<p>Die Brechung der Linie Bad Oldesloe - Neumünster stand nie zur Debatte. Die Weiterführung dieser Linie bis Kiel ist abhängig von der Ausgestaltung des Angebotes zwischen Kiel-Neumünster(-HH) und der Entwicklung der SRB. Sie wäre auch dann nur sinnvoll, wenn die heutigen anschlussbedingten Taktzeiten so angepaßt werden, daß kein längerer Aufenthalt wie heute besteht (heutige Taktzeit der NOB ist auf SHE ausgerichtet, Unsymmetrie AKN).</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Seite 57</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorgeschlagene Schulung der Fahrgäste auf den Erwerb von Fahrausweisen am Automaten hält die nordbahn für nur bedingt zielgerichtet. In Wahrheit ist es so, dass die Kunden die persönliche Beratung und Auskunft in den personenbedienten Verkaufsstellen sehr schätzen und das SPNV/ÖPNV-Zugangshemmnis Tarif ausschalten. Wir 	<p>130</p>	<p>Der personenbetriebene Vertrieb ist unbestritten sehr fahrgastfreundlich.</p> <p>In den meisten Verkehrsverträgen sind Kontingente für Öffnungszeiten personenbedienter Verkaufsstellen an Stationen enthalten. Es steht den Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, den personenbediente Verkauf von Fahrscheinen im Zug zum Beispiel durch Begleitpersonal vorzuhalten. Unabhängig davon halten Land und LVS die \"Automatenschulung\" für eine sinnvolle Ergänzung der unterschiedlichen Vertriebswege.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>schlagen daher vor, diese Vertriebsform in den geplanten Vergabeverfahren weiter vorzusehen und zu finanzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die nordbahn hält den Vertrieb in den Fahrzeugen durch Personale und mobile Verkaufsgeräte aus den vorgenannten Gründen für einen attraktiven Vertriebsweg. Darüber hinaus erhöht die daraus resultierende 100% Begleitung das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und reduziert Vandalismus in den Fahrzeugen. Wir schlagen daher vor, diese Vertriebsform in den geplanten Vergabeverfahren weiter vorzusehen und zu finanzieren. 	<p>Auf vielen Strecken in Schleswig-Holstein beträgt die Begleitquote bereits 100%. Diese Quote ist wünschenswert, aber auch kostenintensiv und Land und LVS werden ja nach Linie abwägen, ob die beschränkten finanziellen Mittel zur Finanzierung einer hohen Begleitquote oder für andere Maßnahmen verwendet werden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
---	--

NEG Niebüll mbH (Nr. 41)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Die Idee eines Busgrundnetzes ist sehr zu begrüßen, wenn der SPNV-Takt als übergeordnet gilt. Absolutes Negativbeispiel ist die sogenannte Schnellbuslinie 1013, deren Fahrplan-Fahrzeit 56 min. betragen soll, faktisch dieser Wert aber stets um min. 10 % überschritten wird. Wir hatten als NEG gem. mit der WDR den Betreiber gebeten, Taktanpassungen und Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen, um zwischen Ost- und Westküste bessere Verbindungen erreichen zu können. Als Ergebnis wurde der bestehende Fahrplan manifestiert und einzelne, zufällig passende Fahrlagen als "Sonderangebot" mit durchgängigem Ticket beworben.</p>	4	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Die Grafiken Seite 36 und 42 veranschaulichen eine positive Aussicht auf eine leistungsfähigere Ost-Westverbindung zwischen Niebüll und Flensburg. Vor allem die Zunahme der Wohnbevölkerung in und um Flensburg wird weitere Pendlerbeziehungen induzieren, die bereits heute schon auf eine unzureichende ÖPNV-Anbindung treffen. So werden auf der Linie 1013 in der HVZ z.B. 4 Busse für eine Fahrlage eingesetzt, um der Nachfrage Herr zu werden.</p>	5	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Tourismus: Die beschriebenen Annahmen können zum großen Teil den Zuwachs von 16 % auf der Strecke Niebüll - Dagebüll 2007-2008 erklären, die wesentlich durch Touristen befahren wird. Eine ähnlich gestiegene Entwicklung hat nachrichtlich auch DB Fernverkehr für seine Züge in SH beachten können.</p>	6	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>Der zeitgemäße Umbau des Bahnhofs Niebüll DB ist dringend zu begrüßen!</p> <p>Bzgl. der Stationen NEG sind die Vorgaben nach § 2(2) EBO umzusetzen. Das Programm sieht vor, 2009 an den Hauptschnittstellen Niebüll und Dagebüll-Mole Fahrgastinformationssysteme mit Anschlusssicherungen ALLER beteiligten Verkehrsunternehmen mit Video-Anzeigen und Ansagen zu implementieren. Die Haltepunkte Maasbüll und Deezbüll müssen von einer Einstiegshöhe 38 auf min. 55 cm besser 76 cm, angehoben werden; Zielzeitraum 2010.</p>	7	<p>Die Wünsche der NEG werden zur Kenntnis genommen. Über eine Aufnahme in Förderprogramme des Landes ist allerdings noch keine Absprache erfolgt. Eine Bahnsteigaufhöhung in Maasbüll und Deezbüll wird aufgrund der geringen Ein- und Aussteigerzahlen dieser beiden Stationen kritisch gesehen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Die Einbeziehung des Abschnitts Niebüll - Dagebüll in ein Wettbewerbsverfahren erstaunt: Gleichwohl eine Bezuschussung des Streckenabschnitts vorstellbar und ggf. auch wünschenswert wäre, so müssen wir als heutiges EVU NEG mangels Grundlage nach RegG darauf abstellen, die Strecke aus dieser Planung herauszunehmen!</p>	8	<p>Die Einbeziehung des Streckenabschnitts Niebüll - Dagebüll ist optional für den Fall, dass sich der Betrieb nicht mehr eigenwirtschaftlich durchführen lässt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Auch wenn Niebüll - Dagebüll eine untergeordnete Strecke ist, so ist die Feeder-Funktion unumstritten, vor allem nach Umsetzung der Sanierungs- und Beschleunigungsmaßnahmen. Der Zuwachs 2005 - 2012 muss also mit min. 25 % angenommen werden, da bereits seit 2006 zu 2008 mehr als 16 % erreicht wurden. Das Tagesaufkommen schwankt: Die Darstellung Mo-Fr kann als zutreffend angenommen werden, die Spitzen liegen jedoch auf den Wochenenden mit teilweise mehr als 3.000 Fahrgästen/Tag!</p>	9	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu der Aussage (unabhängig davon, ob 25 % realistisch sind). Die Darstellung im LNVP sowie in der Studie beschränkt sich allerdings aus Gründen des Aufwandes auf die Betrachtung Montag - Freitag. Bei Angebotsplanungen werden aber Wochenendverkehre selbstverständlich mit betrachtet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Die auf Seite 80 dargestellte Reaktivierung der Strecke Lindholm - Flensburg erachten wir als dringendst gegeben. Die heutige Busverbindung erfüllt keine der aufgeführten Kriterien ZAHLREICHER Berufspendler zwischen Flensburg, Niebüll und den Inseln! Was immer wir als EIU NEG hierfür tun können, sind wir gerne bereit beizutragen. Das Ziel von 45 min Fahrzeit ist u.E. absolut realistisch und auch notwendig, die in der Tagespresse seitens LVS benannten >100 mio. jedoch um ein vielfaches über realistischen Sanierungskosten für eine EIU, das nicht DB Netz heißt. Der Auslauf der Bus-Konzession Linie 1013 in 2009 bietet enorme Chancen!</p>	10	<p>Eine Reaktivierung der Strecke Niebüll - Flensburg für den SPNV ist im Perspektivszenario 2025 enthalten. D.h., dass davon ausgegangen wird, dass bei einer entsprechenden politischen Weichenstellung, diese Reaktivierung bis 2025 umgesetzt wird. Kurz bis mittelfristig fehlen dem Land jedoch die finanziellen Spielräume für ein solches Vorhaben. Die Strecke befindet sich derzeit im Eigentum der DB Netz AG. Ob zu einem späteren Zeitpunkt die Sanierung durch ein anderes EIU übernommen werden könnte ist nicht abzusehen. Vor dem Hintergrund des langfristigen Realisierungshorizontes wird noch kein direkter Bezug zur auslaufenden Bus-Konzession für die Linie 1013 gesehen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Busliniengrundnetz: Auch wenn einzelne Busunternehmer in SH hierin einen Affront sehen, ist der Vorschlag zu begrüßen. Schließlich haben schon etliche andere Bundesländer derartige Maßnahmen vor Jahrzehnten</p>	11	<p>Es ist richtig, das Busliniengrundnetz ist ein Vorschlag, der in den nächsten Jahren mit den Akteuren vor Ort diskutiert werden muss. Wir begrüßen es, wenn die lokalen Verkehrsunternehmen im Bahn- und</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>in Angriff genommen. Die ausschließliche Orientierung an Schulzeiten ist nachvollziehbar. Schulträger und Verkehrsunternehmen werden aber begreifen können, dass ein sinnvolles Ganzes mittelfristig mehr bewirkt als die Addition der Einzelteile.</p>	<p>Busbereich diese Diskussion unterstützen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Wie bereits zuvor ausgeführt, besteht seitens des heutigen Betreibers Linie 1013 Niebüll - Flensburg kein Wille, von der aktuellen Fahrplangestaltung abzuweichen. Argument: >70 % Schülerverkehr. Die Vorgaben des LNVP sind u.E. jedoch weiterhin richtig: Umsteigezeiten von 40 min. sind nicht marktkonform.</p>	<p>12 Das Angebot im Bahn- als auch im Busverkehr sollte möglichst viele Nutzergruppen ansprechen. Hierbei spielen schnelle Verbindungen und günstige Umsteigezeiten besonders für Berufspendler eine wichtige Rolle. Ein wichtiger Punkt in der Diskussion um den Entwurf des Busliniengrundnetzes sollte daher die Definition eines "schnellen Produktes" sein. Unter den derzeitigen Bedingungen ist es durchaus schwierig, einen Stundentakt und die Vertaktung mit dem SPNV auf der Schnellbus-Linie 1013 zwischen Niebüll und Flensburg zu ermöglichen. Es ist abzuwägen, ob ein Stundentakt mit einer begrenzten, aber ausreichenden Anzahl an Unterwegshalten zu realisieren ist und die Reisegeschwindigkeit dem Schnellbuskonzept entsprechend erhöht werden kann. Über Optimierungsmöglichkeiten möchten wir mit allen Beteiligten vor Ort diskutieren und begrüßen die Unterstützung seitens der Verkehrsunternehmen. Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

NOB Nord-Ostsee-Bahn GmbH (Nr. 42)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Abb. 01 Bahnlinien in Schleswig-Holstein, SPNV Angebot 2008 Unserer Auffassung fehlt die RB-Linie Kiel-Preetz in der Karte.</p>	198	<p>Die Karte wird korrigiert. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>S. 7 5. Absatz Wie soll der Verbund gestaltet sein, welche Aufgaben soll er übernehmen und aus welchem Grund sieht die LVS die Notwendigkeit eines Verbundes. Zudem würden sich daraus im Zusammenhang mit dem Bestehen der NSH Doppelfunktionen ergeben.</p>	199	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden Es ist nicht im Sinne des Landes und der LVS doppelte Zuständigkeiten zu schaffen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>S. 14, 1. Absatz Der Text bezieht sich auf die Abb. 02 und nicht wie angegeben auf die Abb. 01.</p>	200	<p>Der Bezug wird korrigiert. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Abb. 03 Aus welchen Gründen ist die Strecke Kiel-Lübeck gestrichelt dargestellt? Die Legende ist in diesem Fall unvollständig.</p>	201	<p>Die Legende wird überarbeitet. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>S. 19 und Abb. 04, Barrierefreiheit Im Text heißt es, dass mobilitätsbehinderte Reisende ihren Reisewunsch auf den Strecken Hamburg-Altona - Westerland, Hamburg - Flensburg und auf den Strecken des Netzes Ost nicht mehr anmelden müssen. Der Abb. 04 ist allerdings zu entnehmen, dass auf diesen Strecken Stationen vorhanden sind, an denen kein barrierefreier Einstieg möglich ist.</p>	202	<p>An Stationen, die nicht barrierefrei zugänglich sind, können Menschen im Rollstuhl nicht ohne Hilfe ein- und aussteigen. Solche Stationen gibt es noch an vielen Strecken. In den Verkehrsverträge für die benannten Relationen ist geregelt, dass Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg auch ohne Voranmeldung geleistet werden und zwar mindestens an Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 550 mm und 760 mm. Die Legende zu Abbildung 04 wird ergänzt. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Barrierefreiheit</p>
<p>Ist den (mobilitätseingeschränkten Fahrgästen) bekannt, dass www.geofox.de Informationen für alle Stationen in Schleswig-Holstein bereit hält. Sinnvoll wäre eine Verlinkung auf den Internetseiten www.nah-sh.de.</p>	203	<p>Der Link ist vorhanden. Das Portal wurde in Zusammenarbeit von HVV und LVS um die schleswig-holsteinischen Stationen erweitert. Den Teilnehmern des "Runden Tisches mobilitätsbehinderte Reisende" ist diese Seite bekannt. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>S. 20, Tab. 02 Übersicht bestehender Schnellbuslinien Der Schnellbus Brunsbüttel-Glückstadt verkehrt in der HVZ in einem 2h-Takt. Die am 15.12.2008 in Betrieb gehende Schnellbusverbindung Kiel - Jevenstedt mit Anbindung von Westerrönfeld und Osterrönfeld als Gemeinschaftsprojekt von Autokraft und NOB sollte mit aufgenommen</p>	204	<p>Die Angaben zum Takt Schnellbus Brunsbüttel-Glücksstadt in Tabelle 2 werden korrigiert. Tabelle 2 stellt eine Übersicht schneller Überlandverbindungen zwischen größeren Städten dar (Ober-, Mittel- und Unterzentren). Die Schnellbusverbindung Kiel-Jevenstedt fällt nicht in diese Kategorie. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

werden. Fahrtzeit von Jevenstedt 60min, Westerrönfeld 45min, Osterrönfeld 30min; Bedienung in HVZ		Arbeitsbereich: Bahn-Bus
S. 22, Busverkehre im Ausschreibungswettbewerb In dem entsprechenden Absatz fehlt die Angabe der Ausschreibung des Stadtverkehrs Neumünster in 2007.	205	Der Absatz wird überarbeitet. Die Beispiele werden herausgenommen, da an mehreren Stellen in Schleswig-Holstein Wettbewerb unterschiedlichen Umfangs stattgefunden hat. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bus
S. 27, 3. Absatz Hier sind die Ziele der Kommunalisierung formuliert. Zweifelsfrei sind diese Ziele richtig und wichtig, die Frage ist, wie diese Ziele, mit einer für die Busbranche schmerzhaften Reduzierung der ehemaligen §45a-Mittel erreicht werden können. Es sollte darauf geachtet werden, dass die nach der Verordnung zulässig Einbehaltung von 10% der Zuschusssumme, tatsächlich der Weiterentwicklung des ÖPNV dient. Hierfür fehlt es in den Kreisen möglicherweise z. T. an geeigneten Instrumenten.	206	Die Aufgabenträger weisen die Verwendung der ÖPNV-Mittel jährlich nach. Ein "Einbehalten" von ÖPNV-Mitteln ist somit auszuschließen. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung
S. 40, Abb. 17 Die Legende der Abb. 17 erscheint vertauscht.	207	Der Hinweis ist richtig. Die Legende wird überarbeitet. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt
S. 45 Hier wird die Notwendigkeit der Anpassung des Schülerverkehrs aufgrund Veränderungen bei den Schülerzahlen und des Mobilitätsverhaltens formuliert. Unserer Auffassung fehlt an dieser Stelle der Hinweis auf die Finanzierung der Schülerbeförderung. Eine Erhöhung der Verkehrsleistung, d.h. längere Wege, durch verändertes Mobilitätsverhalten hat zwangsläufig auch höhere Produktionskosten der Schülerbeförderung auf Seiten der Ersteller, i.d.R. die Busunternehmen zur Folge. Dieser Aspekt sollte hier erwähnt werden.	208	An dieser Stelle soll die mögliche Entwicklung der Nachfrage unterschiedlicher Nutzergruppen dargestellt werden. Die Kapitel 4 und 5 gehen auf notwendige Angebotsanpassungen und ggf. zusätzlichen Finanzierungsbedarf ein. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung
S. 51, 2. Absatz Auf die skizzierten Effekte müssen sich nicht nur die Verkehrsunternehmen einstellen, sondern auch die Besteller und Aufgabenträger.	209	In erster Linie sind die Verkehrsunternehmen für die Bereitstellung ausreichender Fahrzeugkapazitäten verantwortlich. Im weiteren Verlauf des Absatzes, wird auf die mögliche Gefährdung der Wirtschaftlichkeit hingewiesen. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung
S. 56, 4.2. Tarif 2. Absatz, 9-Uhr-Monatskarte Wir weisen darauf hin, dass zum Zeitpunkt der Abgabe unserer Stellungnahme für die Einführung der 9-Uhr-Monatskarte und des 9-Uhr-Abos noch keine Entscheidung gefallen ist. Die LVS suggeriert durch den Text, dass die Angebote beschlossenen Sache sind, obwohl hierzu keine Konditionen vereinbart sind und seitens der Unternehmen keine Zusage zur Umsetzung gegeben wurde.	210	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
7. Absatz, Internetvertrieb Den Ansatz der Einführung des Internetvertriebs begrüßen wir. Den Verkauf von Einzelfahrkarten im Bartarif für Stadtverkehre u.ä. (niedrige Preisstufen) schätzen wir als sehr gering ein, da der Aufwand auch für die Fahrgäste relativ hoch ist.	211	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
S. 57, letzter Absatz Zugangshemmnisse aufgrund unterschiedlicher Fahrkartenautomaten bestehen unserer Auffassung nicht nur bei älteren Menschen. Auch Selten-Nutzer oder Neukunden sind hierbei zu berücksichtigen.	212	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
S. 59ff., Kapitel 4.3 Kommunikation In diesem Kapitel fehlt der Hinweis auf die Kommunikationsinstrumente der Verkehrsunternehmen (Hotline, Beschwerdemanagement etc.) Der Einsatz der Mittel und die Art der Kommunikation werden nur mittelbar in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen vorgenommen. Der zielgruppengerechte Einsatz von Werbemitteln und Informationsmedien und die Inhalte der Kommunikation sollten stärker in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen erfolgen, da bei den Unternehmen die Kenntnisse über Zielgruppen und deren Bedürfnisse vorliegen.	213	Das Kapitel wird überarbeitet. Die Unternehmen sind über den AK Marketing eingebunden. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
S. 61, Streckenbeiräte Zu den dargestellten Änderungen am Konzept der Streckenbeiräte	214	Die Streckenbeiräte können bei entsprechender Unterstützung durch die EVU weiterhin regelmäßig stattfinden. Der durch die Nord-Ostsee-Bahn organisierte Streckenbeirat für die Strecke Husum - Bad St. Peter-Ording

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>nachfolgend einige Anmerkungen:</p> <p>Wir halten die Streckenbeiräte für ein sinnvolles und geeignetes Instrument der Kommunikation und des Austausches mit dem Fahrgast. Streckenbeiräte sollten weiterhin regelmäßig stattfinden, allerdings sollten diese je nach Aktualität weniger häufig stattfinden (ca 1mal pro Jahr). Hierbei wäre zu überlegen, den „Streckenschnack“ abzuschaffen, da es hier auch Doppelungen mit anderen Medien gibt. Die Einführung eines Internet Weblogs begrüßen wir. Er sollte allerdings den Streckenbeirat ergänzen und die Kommunikation durch Nutzung des Internet auf bisher nicht erreichte Kundengruppen ausweiten.</p>		<p>ist hierfür ein gutes Beispiel. Das Team der LVS wird allerdings nicht 15 regelmäßige Beiratssitzungen ermöglichen können.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>S. 63, 4. Absatz</p> <p>Bei den stationsbezogenen Qualitätskriterien bedarf es aus unserer Sicht einer Weiterentwicklung des QMS. Die Verkehrsunternehmen haben nur einen mittelbaren bis keinen Einfluss auf die Stationsbetreiber. Von daher stellt sich die berechnete Frage, wie die Verkehrsunternehmen die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards einfordern können. Selbst der Einfluss der LVS ist nur mittelbar, wie auch im Entwurf beschrieben, dennoch könnte die LVS als Aufgabenträger für alle Unternehmen mehr Einfluss ausüben als jedes Verkehrsunternehmen für sich. Die Übertragung der Verantwortung auf die Unternehmen ist aus unserer Sicht nicht zielführend und wird die Qualität der Stationen aus o. g. nicht verbessern.</p>	215	<p>Land und LVS nutzen die ihnen zur Verfügung stehenden Gestaltungsspielräume zur Erfassung, Bewertung und Verbesserung der Qualität der Stationen konsequent. In Schleswig-Holstein sind so Instrumente der Qualitätssicherung entstanden, die im bundesweiten Vergleich keine Selbstverständlichkeit darstellen.</p> <p>Stationen müssen als integraler Bestandteil des Dienstleistungsangebotes SPNV betrachtet und behandelt werden. Aus diesem Grunde und weil direkte Verträge des Landes mit den Stationsbetreibern derzeit nicht möglich sind, sind auch die EVU in der Verantwortung, eine angemessene Stationsqualität einzufordern. Die Verkehrsverträge sehen Regelungen für den Fall vor, dass das EVU den Stationsbetreiber formaljuristisch nicht in die Pflicht nehmen kann.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Qualität</p>
<p>S. 65ff., Kapitel 4.5 Wettbewerb und Verkehrsverträge</p> <p>Folgende Anmerkungen zu diesem Kapitel:</p> <p>Netz Nord</p> <p>Bislang war die RB-Leistung Kiel-Neumünster Bestandteil des Netz Nord. Der Entwurf des LNVP sieht vor, diese Leistung in das Netz Mitte mit einer Betriebsaufnahme Dez. 2014 zu integrieren. Die einzelnen Verkehrsverträge dieses Netzes haben dann allerdings unterschiedliche Laufzeiten.</p> <p>Das Netz Südholstein (AKN) sollte nach dem 2. LNVP bereits in 2008 in den Wettbewerb gehen. Erläuterungen dazu fehlen.</p>	216	<p>Bei einem Wechsel von Linien in ein anderes Netz existieren verschiedene Möglichkeiten, die daraus resultierenden Probleme zu lösen. Das Land wird hierzu die entsprechenden Entscheidungen im Einzelfall treffen.</p> <p>Aufgrund der nicht abschließend geklärten Zukunft der AKN wird die Vergabe des Netzes Südholstein verschoben.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>S. 66</p> <p>Als Ausschreibungszeitraum für das Netz Nord ist Anfang 2008 bis Ende 2009 angegeben. Die Ausschreibung hat zum jetzigen Zeitpunkt Ende 2008 noch nicht begonnen. Die Zeitangabe sollte geändert werden.</p>	217	<p>Der dargestellte Ausschreibungszeitraum umfasst gleichzeitig die Vorbereitung.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>S. 67</p> <p>Die Abb. 28 enthält nicht die in dem vorangehenden Absatz genannten Strecken.</p> <p>Hier fehlt zu dem das Projekt StadtRegionalBahn Kiel.</p>	218	<p>Der Verweis auf die Abbildung 28 ist an dieser Stelle nicht richtig. Die Umsetzung einer StadtRegionalBahn Kiel ist noch nicht beschlossen und wird daher nicht benannt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>S. 67, Verkehrsverträge</p> <p>Unnötige Wagniszuschläge können aus unserer Sicht nur dann vermieden werden, wenn den Verkehrsunternehmen belastbare Informationen über Nachfrage- und Vertriebsdaten vorliegen.</p> <p>Im SH-Tarif gibt es ein gerechtes Einnahmeverteilungssystem, eine zusätzliche oder andere Entwicklung ist hierzu nicht notwendig.</p> <p>Die Einnahmeverteilung des BB DB sollte hingegen transparent und gerecht gestaltet werden.</p> <p>Obwohl der Genehmigungswettbewerb in Deutschland zunehmend an Bedeutung gewinnt und selbst in Schleswig-Holstein mehrere Verfahren erfolgt sind, sind diese Verfahren für viele Beteiligte, insbesondere die Aufgabenträger und die Genehmigungsbehörde Neuland. Es ist zu</p>	219	<p>Die LVS setzt sich für transparente Einnahmeverteilungssysteme nicht nur im SH-Tarif, sondern auch im HVV-Tarif und im BB DB-Tarif ein.</p> <p>Die Ausgestaltung von Wettbewerbsverfahren im Busverkehr ist Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, insofern können im LNVP keine konkreteren Aussagen hierzu gemacht werden.</p> <p>Das PBefG hat bezüglich der Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde regelungslücken. Land und LVS hoffen auf eine eindeutige Definition der Zuständigkeiten bei der Überarbeitung des PBefG, da die heutige Situation für alle Beteiligten unbefriedigend ist.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>überlegen, ob beispielsweise die LVS eine stärkere beratende Funktion einnehmen kann. Wünschenswert wäre es, wenn an dieser Stelle, die Überlegungen zum Wettbewerb im Busverkehr konkretisiert werden könnten.</p>		
<p>S. 69, Kapitel 4.6 Organisation und Zusammenarbeit</p> <p>Im LNVP wird geäußert, dass die Gründung eines Verbundes notwendig ist. Aus unserer Sicht stellt sich die Frage, warum und welche Aufgaben der Verbund übernehmen sollte. Die Einnahmeverteilung und die Steuerung von Tarif und Vertrieb sind klar geregelt. Zum Verbund sollten klare Vorstellungen der LVS genannt und die Notwendigkeit begründet werden.</p> <p>Die Gründung einer Infrastruktur-Agentur halten wir für sinnvoll, um den Mitteleinsatz für den Betrieb und die Unterhaltung der Infrastruktur zu überwachen bzw. zu steuern. Dies widerspricht allerdings dem auf Seite 63 beschriebenen Verfahren, dass die Unternehmen sich in Verkehrsverträgen verpflichten, Qualitätsstandards von den jeweiligen Stationsbetreibern einzufordern. Es sollte hier ein Vorgehen gewählt werden, bei dem der größtmögliche Einfluss auf die Infrastruktur erlangt werden kann.</p>	220	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmeverteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Kommunikation und Beschwerdemanagement. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Die Gründung einer Agentur, die landesweit für die Infrastruktur zuständig ist, ist ein langfristiges Ziel. Bis dahin hat das Land leider nur die Möglichkeit über das heutige "Dreiecksverhältnis" Einfluss auf die Qualität der Infrastruktur zu nehmen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>S. 73, Tab 05, Angebotsmaßnahmen Szenario „Fortschreibung“</p> <p>Wir begrüßen die Maßnahme, eine Anbindung der Marschbahn an den Hamburger Hauptbahnhof zu realisieren und zusätzliche Pendelzugpaare zwischen Niebüll und Westerland einzusetzen. Hier fehlt allerdings die Auflistung der dringend notwendigen Maßnahmen des Ausbaus der Infrastruktur zwischen Niebüll und Westerland. Diese Forderung wird seit längerer Zeit von unterschiedlichen Seiten gestellt. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass diese Maßnahme aufgrund des hohen Bedarfs bis 2012 realisiert wird. Sie sollte von daher Bestandteil der „Fortschreibung“ sein. Auf der Strecke Hamburg-Westerland sollten zudem folgende Ausbaumaßnahmen in der Fortschreibungsvariante enthalten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • - Einrichtung einer Blockstelle zwischen Itzehoe und Wilster, um eine dichtere Zugfolge und bessere Anschlussmöglichkeiten in Itzehoe zu realisieren • - Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf den Abschnitten Heide-Husum und Niebüll-Klanxbüll <p>Die Ergänzung um die Information der Realisierungszeiträume der Maßnahmen ist wünschenswert.</p> <p>Zudem sollte die Strecke Jübek-Husum durch eine Verbesserung der BÜ-Sicherungstechnik auf 100km/h ertüchtigt werden.</p>	221	<p>Zusätzliche Pendelzugpaare zwischen Niebüll und Westerland (Ausweitung des 30-min-Taktes) sind auch ohne die gewünschte durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Westerland möglich. Die Kapazität der Strecke wurde und wird durch verschiedene kleinere Maßnahmen erhöht (siehe oben).</p> <p>Die Einrichtung einer Blockstelle zwischen Itzehoe und Wilster wurde gegenüber der DB Netz AG bereits mehrfach angeregt.</p> <p>Die Anregungen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Heide und Husum sowie zwischen Niebüll und Klanxbüll werden wir mit der DB Netz AG thematisieren.</p> <p>Die dargestellten Angebotsmaßnahmen sollen in der Laufzeit des LNVP 2008-2012 umgesetzt werden, sofern die Finanzierung möglich ist, bzw. Trassen zum Hamburger Hauptbahnhof zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>S. 78, Tab 06, Angebotsmaßnahmen Szenario „Perspektive“</p> <p>Hamburg-Westerland</p> <p>Aufgrund der bestehenden Kapazitätsengpässe sollte der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Niebüll-Westerland in die Fortschreibung aufgenommen werden und bis 2012 realisiert werden. Eine Realisierung der Maßnahmen als Bestandteil der „Perspektive“ ab 2015 hemmt die Weiterentwicklung des SPNV.</p> <p>Kiel-Husum</p> <p>Die Realisierung eines zusätzlichen Haltes ist erst nach Abschluss der Sanierung der Rendsburger Hochbrücke möglich. Zur Angebotsausweitung insbesondere mit der Einführung einer SRB Kiel begrüßen wir die Maßnahme, einen Kreuzungsbahnhof zu errichten. Bezüglich der Bedienung weiterer Haltepunkte sollte auch die Möglichkeit Kiel-Hassee (CITTI-Park) mit aufgenommen werden.</p>	222	<p>Zur Strecke Hamburg-Westerland:</p> <p>Selbstverständlich hat das Projekt eine hohe Priorität für das Land Schleswig-Holstein, doch stehen hier mittel- bis langfristig keine Finanzmittel des Bundes zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist ein zweigleisiger Ausbau bis 2012 unrealistisch.</p> <p>Durch den Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Lenshallig und Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird der Betriebsablauf weiter verbessert. Durch den Ersatz der schmalen Zwischenbahnsteige mit gleisquerenden Zugängen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in den Jahren 2002 und 2003 durch neue Außenbahnsteige konnte der Betriebsablauf mit erheblichem finanziellen Engagement des Landes bereits wesentlich verbessert werden.</p> <p>Zur Strecke Kiel-Husum:</p> <p>Die Einführung neuer Halte zwischen Kiel und Husum ist erst nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke möglich. Wenn die fahrplantechnischen Rahmenbedingungen es ermöglichen, hat der Halt in Kiel-Hassee CITTI-PARK für uns erste Priorität.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>S. 81 Abb 31 Veränderung der Verkehrsnachfrage Perspektive 2005-2025</p> <p>An dieser Abbildung wird deutlich, dass die Verbindung Neumünster-Heide die einzige Verbindung im Land Schleswig-Holstein ist, die selbst bei der „Perspektive“ eine deutlich negative Entwicklung aufweist. Dieser Hinweis fehlt auf S. 81 im 2. Absatz. Welche Maßnahmen werden hieraus abgeleitet? Ist ein Betrieb dieser Verbindung</p>	223	<p>Der Hinweis, dass nicht auf allen Strecken ein Fahrgastzuwachs zu erwarten ist, ist enthalten. Die Prognosen gehen von bestimmten Annahmen aus. Daher können sie nur eine Entwicklungstendenz aufzeigen. Unabhängig davon muss bei einer negativen Fahrgastentwicklung das Angebot geprüft werden. Hierbei müssen betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>wirtschaftlich sinnvoll? Ist die Angabe der Verringerung der Nachfrage nachvollziehbar bzw. wahrscheinlich?</p> <p>Die dargestellten Fahrgastzuwächse lassen sich vielfach mit den vorhandenen Kapazitäten nicht abdecken. Zu den beschriebenen Maßnahmen der Angebotsausweitung und Taktverdichtung sollte die Verlängerung der Bahnsteigkanten geprüft werden, um in der HVZ längere Züge bzw. Fahrzeuge einsetzen zu können.</p>		<p>Mehr Kapazitäten: Zur Abdeckung der gestiegenen Nachfrage ist in vielen Fällen eine Aufstockung der Kapazität erforderlich. Dies betrifft nicht nur die Hauptachsen nach Hamburg, auch für viele Dieselstrecken ist künftig ein vermehrter Einsatz von Doppeltraktionen oder größerer Fahrzeugeinheiten erforderlich. Die Stationsinfrastruktur bzw. das Fahrzeugkonzept ist hierauf auszurichten.</p> <p>Eine erste Aufstockung wird zum Fpl 2009 zwischen Kiel und Hamburg mit dem Einsatz der bisher nach Lübeck eingesetzten Doppelstockwagen erfolgen (Ablösung der n-Wagen).</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>S. 82f., SRB Kiel</p> <p>Die angegebenen 350 Mio. € ist die Summe der Investitionskosten in die Strecke, Fahrzeuge und Depot. Hierin sind nicht wie dargestellt die Betriebskosten enthalten.</p> <p>Aus unserer Sicht fehlen hier Angaben zum groben Zeitplan sowie die Vergabemodalitäten.</p>	224	<p>Das Projekt "StadtRegionalbahn Kiel" ist unter der Federführung der Stadt Kiel entstanden. Hier liegt auch die Projektleitung. Daher können im LNVP keine Aussage zur Umsetzung bzw. zum Zeitplan getroffen werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>S. 85, Buslinien-Grundnetz</p> <p>Grundsätzlich halten wir ein abgestimmtes ÖPNV-Gesamtsystem für sinnvoll. Ziel sollte es sein, Bus und Bahn optimal miteinander zu verknüpfen. Hierzu sind allerdings folgende Voraussetzungen zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vollständig eingeführtes ITF-System bezogen auf die Bahnhöfe. Hier sind nach wie vor einzelne Bahnhöfe wie etwa Kiel nicht in den ITF eingebunden - Priorisierung innerhalb der Bedienung des Busverkehrs (Welche Aufgaben hat der Bus? Schülerverkehr, Zubringerfunktion?) <p>In der Praxis zeigt sich, dass selbst Hauptachsen im Busverkehr Schülerbeförderung wahrnehmen. Sowohl die Beförderung der Schüler als auch die Integration in ein vertaktetes Gesamtsystem erscheint nur schwer realisierbar. Dieses wäre möglich, wenn man Schüler- und Regelverkehr trennt, dergestalt, dass zusätzliche Leistungen erbracht werden, was wiederum zu zusätzlichen Kosten führen wird. An dieser Stelle fehlt eine Konkretisierung bezüglich der Realisierungsmöglichkeiten eines Buslinien-Grundnetzes. Ein erster Schritt hierzu könnte eine landesweit einheitliche Produktdifferenzierung im Busverkehr sein (Schnellbus, Regionalbus, Schülerverkehr, AST/Anrufbus). Zudem wird bislang nach unserer Auffassung die Bedeutung der Zubringerfunktion des Busses vernachlässigt. Vielfach finden sich Parallelverkehre in der Praxis (z.B. Linie 1009) oder in den RNVP der Kreise (z.B. Linie Husum-Schleswig). Solche Verkehre sollten vermieden werden. Hier fehlen eine klare Definition von Parallelverkehren und eine eindeutige Positionierung.</p>	225	<p>Die Optimierung des Intergalen Taktfahrplans in Schleswig-Holstein wird vom Land und der LVS stetig verfolgt, die Einbindung des Kieler Bahnhofes in das ITF-System wird angestrebt.</p> <p>Insbesondere im Rahmen der von Land und LVS gewünschten Diskussion zum Buslinien-Grundnetz muss die Unterteilung des Busverkehrs in verschiedene Produkte thematisiert werden. Es wird allerdings angestrebt, den vorhandenen Verkehr auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu untersuchen, bevor über die generelle Trennung von Regel- und Schülerverkehr und damit die Erbringung von umfassenden zusätzlichen Leistungen nachgedacht wird. Eine optimale Anbindung aller Zentren wird mit dem vorhandenen Angebot bzw. den vorhandenen Mitteln und/oder aufgrund bestehender Zwangspunkte (z. B. Schülerverkehr) nicht möglich sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einigen Regionen noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen.</p> <p>Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sollten generell vermieden werden (vgl. S. 85). Eine Ergänzung von Bus und Bahn ist nur dann sinnvoll, wenn eine Taktverdichtung notwendig ist, die vom SPNV kurz- oder mittelfristig nicht erbracht werden kann. Besonders auf eingleisigen Strecken mit fehlenden Kreuzungspunkten kann das der Fall sein. Die Optimierung oder Ausweitung der Zubringer-Funktion des Busses wird von Land und LVS forciert, denn: Die Bedeutung der Zubringerfunktion wird mit dem Vorschlag zum Buslinien-Grundnetz unterstrichen, welches ja in erster Linie die Verbesserung der Bus-Bahn-Verknüpfungen zum Ziel hat. Durch die Optimierung möglichst vieler Bus- und Bahnverknüpfungen wird ein höherer Nutzen für die Fahrgäste erzielt, von dem letztlich alle beteiligten Akteure profitieren.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>S. 86, Kapitel 5.2 Finanzierung, 5. Absatz</p> <p>Eine Verbesserung des Angebots im Busbereich durch Optimierungen bei der Erstellung etc. wird auf Basis des Status-quo nur schwer zu erreichen sein. Hier fehlt es an Anreizmechanismen für die Unternehmen. Die bislang nur in Teilen verbreitete Praxis der wettbewerblichen Vergabe kann zu den gewünschten Entwicklungen der Angebotsverbesserung bei sinkenden bzw. gleichbleibenden Kosten führen. Hier besteht bei einzelnen Kreisen unabhängig von der Wirksamkeit der EU-Verordnung 1370/2007 Handlungs- und Beratungsbedarf.</p>	226	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>S. 89</p> <p>Eine Bezuschussung von null Euro wäre eine Durchführung eigenwirtschaftlichen Nahverkehrs. Ist die Darstellung richtig?</p>	227	<p>Die Darstellung ist richtig.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>S. 94</p> <p>Hier fehlt die Angabe, dass der Schnellbus Kiel-Jevenstedt als eigenwirtschaftliche Leistung von AK/NOB beantragt wurde.</p>	228	<p>Die Umsetzung des LNVP 2003-2007 wird mit Sachstand Mai 2008 dargestellt. Der Schnellbus Kiel-Jevenstedt kann leider nicht mehr in der Übersicht auf S. 94 berücksichtigt werden.</p> <p>Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>S. 96, Niebüll-Tondern</p>	229	<p>Richtig, der Text rechts zum "Sachstand Mai 2008" wird entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Die Durchbindung erfolgt nur teilweise, d.h. an Wochenenden im Sylter Sommer.	Kapitel: - Anhang Arbeitsbereich: Fahrplan
---	---

OVN Omnibus Verband Nord e. V. (Nr. 43)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Normal 0 21 Wir begrüßen den Ansatz einer offensiven Herangehensweise der Verfasser und das Ziel, den Nahverkehr aus Klimaschutzgründen und in Erwartung des demografischen Wandels weiter auszubauen. Hierbei können sie auf die Unterstützung der Verbände und ihrer Mitgliedsunternehmen zählen. Allerdings werden alle Maßnahmen unter dem Vorbehalt ihrer Finanzierbarkeit diskutiert und Prioritäten gesetzt werden müssen. Auch werten wir die Effekte des demografischen Wandels für Fahrgastgewinne weniger optimistisch als im Entwurf dargestellt und bezweifeln, dass sich durch Effizienzgewinne im Busverkehr nennenswerte zusätzliche Angebote generieren lassen.	108	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.
Die nachfolgende Stellungnahme wird zugleich im Namen der VDV-Landesgruppe Nord abgegeben. Es handelt sich um eine gemeinsame Stellungnahme OVN und VDV-Nord.	109	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.
Normal 0 21 Schnellbuslinien , S. 20 In der Übersicht fehlen die Strecken der Flughafenlinien Kiel-Neumünster-Hamburg und Hamburg-Lübeck. Die Linie 900 verkehrt nicht im 2-Stundentakt, sondern in der HVZ im 30-Minutentakt und außerhalb der HVZ stündlich.	110	Die Flughafenzubringer Kielius und Traveliner erfüllen eine wichtige Funktion, aber sie entsprechen aus tariflicher und fahrplantechnischer Sicht nicht den in der Auflistung vertretenen Schnellbuslinien. Sie sind nicht in den SH-Tarif eingebunden und sind nicht auf das Nahverkehrssystem (Verknüpfung Bus-Bahn) abgestimmt. Sowohl ein Stundentakt als auch ein Zweistundentakt außerhalb der HVZ auf der Linie 900 ist im Fahrplan unter http://www.dahmetal.de/linienschulverkehr/index.html nicht ganz eindeutig abzulesen. Es gibt größere Taktlücken vormittags, am frühen nachmittag und am abend. In Tabelle 2 wird aus diesem Grunde der größere Taktabstand beibehalten. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Normal 0 21 SPNV-Verkehr , S. 22 In der textlichen Darstellung wird die Qualitätssteigerung einseitig dem Land bzw. der LVS und den von dort initiierten Verkehrsverträgen zugeschrieben. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Vielmehr ist hier zumindest ebenbürtig das Engagement der Verkehrsunternehmen hervorzuheben. Eine im Text genannte Ausweitung der Spielräume für die Gestaltung eigener Verkehre und Betriebsabläufe aufgrund der Verkehrsverträge ist sachlich falsch. Dies entspricht ohnehin nicht der Lebenserfahrung, weil vertragliche Bindungen immer Einschränkungen mit sich bringen. Die Aussage, dass das Qualitätsmanagementsystem einseitig von Land und LVS eingeführt wurden ist falsch. Hier ist gleichermaßen das Verkehrsunternehmen beteiligt gewesen.	111	Thema des Abschnitts sind landesweit wirksame Maßnahmen, die die Struktur des Qualitätsmanagements prägen bzw. geprägt haben. Der Einsatz der Verkehrsunternehmen bei der Qualitätssicherung wird auf Seite 62 gewürdigt. Die Aussage zu den Gestaltungsspielräumen der Verkehrsunternehmen wird präzisiert. Auf Seite 63 werden bereits alle am QMS Beteiligten genannt, obwohl die Initiative zum QMS unzweifelhaft von Seiten des Landes kam und bei den EVU enorme Widerstände zu überwinden waren. Wir führen die EVU jedoch gerne auch auf Seite 22 mit auf. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Qualität
Normal 0 21 Umweltbilanz , S. 23 Die Darstellung der Umweltfreundlichkeit des Busses fehlt. Textliche bzw. grafische Darstellungen werden nachgeliefert.	112	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Normal 0 21 Demographischer Wandel , ab S. 40	114	Zum 5. Absatz: Auf Seite 45 des Entwurfes führen wir aus, dass sich trotz rückläufiger Schülerzahlen der Anteil der Fahrschüler und die Verkehrsleistung erhöhen werden. Als Gründe hierfür sind die in den letzten Jahren schon vollzogenen Zusammenlegungen von "dörflichen Schulen", die freie Schulwahl und neue Schulkonzepte (offene Ganztagschule,

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Wesentliche Teile des LNVP-Entwurfs basieren auf Annahmen zum Demografischen Wandel in Schleswig-Holstein. Die in den Verbänden VDV-Nord und OVN organisierten Unternehmen beschäftigen sich bereits seit geraumer Zeit mit dieser Thematik. Beweggründe sind die absolute Fahrgastentwicklung und die Auswirkungen auf die Personalpolitik in Bezug auf vorhandenes Personal sowie die Personalgewinnung.</p> <p>Grundsätzlich zeichnen sich Demografiestudien durch unterschiedliche Varianten und Szenarien aus. In unserer weiteren Betrachtung gehen wir von der „Variante 1 W1“ aus. Diese ist der Bevölkerungsberechnung bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein hinterlegt, die das Statistikamt Nord im Auftrag des Innenministeriums das Landes SH erstellt hat. Die Berechnung prognostiziert bereits für 2011 einen Bevölkerungsrückgang und bis zum Jahr 2025 eine absolute Abnahme der Bevölkerung in Schleswig-Holstein um 70.000 Einwohner, also fast einer kompletten kreisfreien Stadt wie Neumünster oder Flensburg. Noch dramatischer ist die Entwicklung der Zahl der Erwerbspersonen, diese wird bis zum Jahre 2025 um allein 67.000 zurückgehen.</p> <p>Normal 0 21</p> <p>Insbesondere die Entwicklung im Bereich der Schüler beinhaltet große Herausforderungen für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein. In der Sekundarstufe I (Altersgruppe 10 bis 16 Jahre) wird die Anzahl der Schüler bis zum Jahr 2010 zunächst nur um kaum spürbare 2,6% zurückgehen. Umso drastischer ist die Entwicklung bis zum Jahr 2025, hier wird ein Rückgang um ca. 47.300 Schüler erwartet. Dies entspricht einer Abnahme der Schülerzahl um 25,5%.</p> <p>Die Entwicklung im Bereich der Sekundarstufe II (Altersgruppe 16 bis 19 Jahre) ist ähnlich. Hier werden es im Jahre 2025 ca. 26,2% weniger Schüler sein.</p> <p>Normal 0 21</p> <p>Die im LNVP unterstellte gleichbleibende Beförderungsleistung im Schülerverkehr angesichts geschlossener Schulen und längerer Schulwege bezweifeln wir. Bereits eine grobe Betrachtung bringt einen Konflikt mit dem Schulgesetz sowie den bildungspolitischen Zielen der Landesregierung hervor.</p> <p>Generell sind die im LNVP aufgezeigten Entwicklungen im Hinblick auf die Berechnung des Innenministeriums nicht schlüssig. Hier drängt sich der Verdacht auf, dass eine für den Nahverkehr zu optimistische Variante gewählt wurde.</p> <p>Des Weiteren werden die gestiegenen Kosten im Verkehr (IV, SPNV, ÖPNV) ebenfalls Auswirkungen auf die Mobilität haben. Eine Einbeziehung dieses Umstandes fehlt in den Annahmen des LNVP gänzlich.</p> <p>Die Verbände würden sich über eine wie im LNVP 2008 – 2012 beschriebene Entwicklung freuen. Wir befürchten jedoch, dass die demografische Entwicklung eher für weniger Nahverkehr sorgen wird.</p>	<p>Nachmittagsangebote, etc.) zu benennen. Dies führt nach unserer Einschätzung und der Prognose unseres Gutachters dazu, dass die Bedeutung des ÖPNV (Bahn und Bus) für den Schulweg weiter bleibt oder sich sogar noch verstärkt.</p> <p>Zum 6. Absatz: Auch unsere Demografiestudie hat zwei Varianten untersucht (eine Variante mit ausgesprochen negativen und eine Variante mit moderaten Annahmen). Letztere Variante (und die ihr zugrunde gelegten Annahmen) ist in unseren Augen die realistischere Variante und findet deshalb Eingang in den LNVP-Entwurf.</p> <p>Zum 7. Absatz: Falls mit gestiegenen Verkehrskosten Treibstoff- bzw. Energiekosten gemeint sind, ist die Aussage richtig. Eine Prognose der Energiepreisentwicklung ist schwer kalkulierbar. Zeiten hoher Energiepreise bieten auch eine Chance, den Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu verändern und langfristig zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen - z. B. durch neue Tarifangebote.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>Normal 0 21</p> <p>SH-Tarif, Tarifvertrieb und -bestimmungen, S. 56, 57</p> <p>Hierzu machen wir uns zunächst die Stellungnahme der NSH zu eigen:</p>	<p>115 Das Projekt SH-Tarif wurde als gemeinsames Projekt von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bewusst im Konsens durchgeführt, initiiert von Seiten des Landes. Ziel des Landes und der LVS ist es, den Schleswig-Holstein-Tarif kontinuierlich kundenorientiert weiter zu entwickeln. Das betrifft sowohl das Sortiment, als auch den Vertrieb. Auch für Land und LVS steht die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Vordergrund. Wir sind jedoch auch davon überzeugt, dass es möglich ist, mit neuen Tarifangeboten neue Zielgruppen zu erschließen und dadurch die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Diese Einschätzung fußt auch auf der Erfahrung von Verbänden</p>

„Die Gestaltung des landesweiten SH-Tarifs und des Vertriebs liegt im Wesentlichen in den Händen der Unternehmen. Dies kann nicht anders sein, da die Unternehmen vielfach über Nettoverträge die finanzielle Verantwortung tragen. Vor diesem Hintergrund verstehen wir Ihre Ausführungen zu Tarif und Vertrieb in Kapitel 4.2 (Seite 56-57) als Anregungen und Vorschläge für die Unternehmen.

Sie regen an, ein Jobticket und eine 9-Uhr-Monatskarte bzw. ein 9-Uhr-Abo einzuführen. Beide Vorschläge werden derzeit bzw. wurden kürzlich von den Unternehmen geprüft. Hierbei spielen vor allem wirtschaftliche und betriebliche Aspekte eine Rolle. Die Einführung neuer Tarifangebote erscheint aus Sicht der Verkehrsunternehmen nur dann sinnvoll, wenn die notwendigen Beförderungskapazitäten vorhanden und keine Mindereinnahmen zu erwarten sind.

Normal 0 21

Die Prüfung der Einführung eines Jobticket ergab, dass zumindest in der derzeitigen Situation die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ungünstig sind. Die Einführung von 9-Uhr-Zeitkarten wird aktuell durch einen Gutachter ergebnisoffen geprüft.

Obwohl Sie einerseits die Einführung stark rabattierter Tarifangebote vorschlagen, möchten Sie andererseits durch Tarifoptimierungen eine finanzielle Entlastung von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erzielen. Wir sehen hierin einen Widerspruch und können in den Ausführungen zum Thema Tarif kein klares Konzept erkennen.

Normal 0 21

Als wichtigste Wünsche im Bereich Vertrieb benennen Sie die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements sowie des Handyticketings. Auch hier gilt in beiden Fällen, dass die Einführung neuer Vertriebskanäle und –systeme den Kundenbedürfnissen gerecht werden und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich darstellbar sein muss. Die Kosten für neue bzw. zusätzliche Vertriebswege sind nur dann zu rechtfertigen, wenn dadurch bei anderen Vertriebswegen Einsparungen erzielt werden oder Zugangshemmnisse zum System ÖPNV abgebaut werden können, so dass Fahrgastzahlen steigen.

Normal 0 21

Ob EFM in Schleswig-Holstein flächendeckend wirtschaftlich betrieben werden kann, ist noch zu klären. Pilotprojekte zum Handyticketing in Schleswig-Holstein (Marschbahn) und anderen Bundesländern enttäuschen bisher aufgrund technischer Pro-bleme und/oder mangelnden Kundeninteresses.

Im Gegensatz zum EFM und Handyticketing hat der Onlineverkauf von Fahrkarten im Fernverkehr durch außergewöhnliche Zuwachsraten gezeigt, dass dieser Vertriebsweg Kundenbedürfnisse in hohem Maße befriedigt. Gleichzeitig kann der Verkauf von Fahrkarten im Internet sehr effizient und kostengünstig gestaltet werden. Bedenken hinsichtlich der Fälschungssicherheit und Kontrollierbarkeit der Online-Tickets müssen durch technische Lösungen ausgeräumt werden. Wir plädieren daher dafür, diese Vertriebstechnologie in den Fokus für zukünftige Vertriebsprojekte zu rücken.“

Ergänzend merken wir an, dass es vornehmlich im Busbereich eine Vielzahl von sogenannten Eigenwirtschaftlichen Verkehren gibt, die sich allein aus Fahrgeldeinnahmen und ihren Surrogaten tragen. Hier ist die

und Verkehrsunternehmen aus anderen Regionen.

Untersuchungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zeigen, dass der Nahverkehr künftig noch intensiver auf individuelle Wünsche und Bedürfnisse vorbereiten sollte. Nur so können langfristig Marktanteile gewonnen und gesichert werden. Hierzu gehören auch spezielle Tarifangebote.

Andere Branchen (z. B. Telekommunikation), die eigenwirtschaftlich am Markt agieren, haben ihr Sortiment in den vergangenen Jahren an gesellschaftliche Änderungen kontinuierlich angepasst.

Die verschiedenen Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements müssen vor der Entscheidung für eine landesweite EFM-Strategie genau geprüft werden.

Land und LVS sind an der Einführung des Online-Vertriebs interessiert. Das Kapitel 4.2 wird diesbezüglich ergänzt.

Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen
Arbeitsbereich: Tarif

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>unternehmerische Tarifgestaltung systemimmanent.</p> <p>Normal 0 21</p> <p>Kommunikation, S. 59 bis 61</p> <p>Hierzu machen wir uns zunächst die Stellungnahme der NSH zu eigen:</p> <p>„In Kapitel 4.3 „Kommunikation“ (Seite 59-61) diskutieren Sie die zukünftige Gestaltung der Kommunikation und Marktbearbeitung. Die Durchführung landesweiter Marketingmaßnahmen zur Verbesserung des Images des ÖPNV durch die LVS wird von den Unternehmen grundsätzlich befürwortet. Die Vereinheitlichung sämtlicher Werbemittel und Informationsmedien nach dem Vorbild des HVV kann jedoch aus Sicht der NSH nicht das anzustrebende Ziel sein. Die Unternehmen müssen weiterhin die Möglichkeit haben, ihre eigene Identität und damit letztlich ihre eigenen Stärken gegenüber dem Fahrgast zu kommunizieren. Dies steht nach unserer Auffassung keineswegs im Widerspruch zu einem landeseinheitlichen „Rahmen“, der das Gesamtsystem ÖPNV erkennbar macht.</p> <p>Normal 0 21</p> <p><i>Des Weiteren führen Sie aus, dass inzwischen der zentrale Kundendialog (Telefon-Hotline) und das Informationsportal www.nah-sh.de inkl. eines Fahrgastforums sowie des SH-Card-Clubs von der LVS betrieben werden. Wir halten dies für den falschen Weg. Der direkte Dialog mit dem Kunden kann nur bei den Unternehmen angesiedelt sein, da diese die Leistung für den Kunden erbringen und auf das Feedback der Fahrgäste angewiesen sind. Die Betreuung der Kunden sollte innerhalb der Leistungserbringer-Ebene bleiben. Den Kunden zusätzlich über die Besteller-Ebene zu betreuen, verwirrt nur und wirft unnötig Fragen auf (wer ist für was zuständig?). Die Unternehmen möchten gerne selbst ihre Kunden betreuen und sind bereit, den Kundendialog (Hotline, SH-Card-Club usw.) von der LVS zu übernehmen.</i></p> <p><i>Da Tarif und Vertrieb durch die NSH koordiniert und von den Unternehmen im Betrieb umgesetzt werden, halten wir es für zweckmäßig, wenn diese zumindest stärker an der Gestaltung der diesbezüglichen Informationsmaterialien beteiligt würden.</i></p> <p>Normal 0 21</p> <p><i>Hierdurch könnten Fehlinformationen und kostspielige Pannen (z. B. Mehrfachdruck von Tarif-Flyern), wie sie in der Vergangenheit immer wieder auftraten, möglicherweise vermieden werden.“</i></p> <p>Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der „zentrale Kundendialog“ (S. 61) keineswegs bei der LVS angesiedelt ist, sondern bei den Verkehrsunternehmen. Sie erhalten durch den unmittelbaren, tag-täglichen Kontakt ihres Fahrpersonals zu den Fahrgästen die entscheidenden Informationen für die bedarfsgerechte Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Außerdem betreiben sie firmeneigene Beschwerdemanagementsysteme und Hotlines.</p>	<p>116</p>	<p>Fahrgäste entscheiden sich nicht für ein Verkehrsunternehmen, sondern für das System Nahverkehr. Die Kommunikation der Unternehmensidentität stiftet keinen Kundennutzen.</p> <p>Grundsätzlich könnten auch Verkehrsunternehmen Aufgaben der zentralen Kundenbetreuung und -information übernehmen. Die heutige Regelung hat sich jedoch bewährt. Die Kunden schätzen es, einen zentralen Ansprechpartner zu haben und Nutzen diese Informationswege sehr gut.</p> <p>Über den Arbeitskreis Marketing sind die Unternehmen in die landesweite Vermarktung der Produkte eingebunden. Wichtig ist vor allen Dingen die rechtzeitige und vollständige Übermittlung der notwendigen Informationen durch die NSH und die Verkehrsunternehmen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Normal 0 21</p> <p>Organisation und Zusammenarbeit, Verkehrsverbund SH, S. 69</p> <p>Hierzu machen wir uns zunächst die Stellungnahme der NSH zu eigen.</p> <p>„Im Kapitel 4.6 „Organisation und Zusammenarbeit“ (Seite 69) fordern Sie die Gründung eines „Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein“. Leider führen Sie nicht weiter aus, warum dieser Schritt aus Ihrer Sicht</p>	<p>117</p>	<p>Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmenaufteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Kommunikation und Beschwerdemanagement. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr landesweit "aus einem Guss" zu planen. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Die Gründung eines Verbundes wurde schon im zweiten LNVP thematisiert.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>notwendig und sinnvoll ist. Uns ist nicht klar, welche Aufgaben dieser Verkehrsverbund wahrnehmen soll. Die wesentlichen Aufgaben eines Verkehrsverbundes – Einnahmenaufteilung, Steuerung von Tarif und Vertrieb – werden derzeit von der NSH im Auftrag der Verkehrsunternehmen erledigt. Mit der Gründung einer zweiten Verbundgesellschaft würden daher Doppelstrukturen geschaffen, verbunden mit einem entsprechendem Bedarf an finanziellen Mitteln, die dann zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen für den Fahrgast nicht mehr zur Verfügung stehen.</p> <p>Normal 0 21</p> <p><i>Auf Seite 24 ist der einzige Hinweis auf die NSH zu finden: „Die Verkehrsunternehmen haben für die Abrechnung des Schleswig-Holstein-Tarifs die ZAST GmbH gegründet, die seit Anfang 2008 NSH GmbH heißt.“. Um zukünftigen Lesern des LNVP die Strukturen und Zuständigkeiten im schleswig-holsteinischen Nahverkehr verständlicher zu machen, würden wir uns wünschen, dass die tatsächlichen Aufgaben der Unternehmensverbundgesellschaft NSH mit einem oder zwei zusätzlichen Sätzen genauer erläutert werden.</i></p> <p><i>Die Gründung eines Verkehrsverbundes für die Kreise, Städte und das Land würde im Übrigen die gerade auf den Weg gebrachte Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel, mit der den kommunalen Aufgabenträgern mehr Verantwortung und Gestaltungsspielraum gegeben werden sollte, konterkarieren: Die Gestaltung des ÖPNV in Schleswig-Holstein würde wieder zurück delegiert an eine zentrale, landesweite Verwaltungseinheit.“</i></p> <p>Normal 0 21</p> <p>Ergänzend merken wir an, dass seit der HVV-Erweiterung die Hamburger Randkreise in den Hamburger Verkehrsverbund integriert sind. Außerdem existiert im Großraum Kiel der VRK. Nicht in einen Verkehrsverbund integriert sind damit vornehmlich die gering besiedelten Flächenkreise. Deren strukturelle Gegebenheiten unterscheiden sich aber grundlegend von denen der Metropolregion Hamburg und des Großraums Kiel. Zudem gilt dort zumindest kreisüberschreitend der SH-Tarif, sodass für die klassischen Aufgaben eines Verkehrsverbundes kaum oder gar kein Spielraum mehr verbleibt.</p> <p>Normal 0 21</p> <p>Wir sehen organisatorisch keinen Handlungsbedarf. Die bestehenden Handlungsfelder werden entweder vom HVV, vom VRK, den Verkehrsgemeinschaften der Verkehrsunternehmen oder der NSH abgedeckt. Zusätzliche, behördenähnliche Organisationen lehnen wir ab.</p>	<p>Die Kreativität der Verkehrsunternehmen bei der Angebotsgestaltung und die Kundenorientierung sind auch bei einem Aufgabenträgerverbund gefragt und notwendig.</p> <p>Die NSH (ehemals ZAST) wurde für die Abrechnung der Einnahmen und die Ermittlung der Mindereinnahmen geründet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Normal 0 21</p> <p>Nahverkehr bis 2025, ab S. 72</p> <p>In dem Szenario "Fortschreibung 2005 - 2012" wurde offensichtlich nur eine Variante der Demografiestudie hinterlegt. Üblicherweise beinhalten solche Studien auch andere Varianten einer möglichen Entwicklung. Wir gehen davon aus, dass für das Szenario „Fortschreibung 2005 – 2012“ eine Variante hinterlegt ist, die die im LNVP an dieser Stelle prognostizierte Steigerung erwarten lässt. Wir empfehlen an dieser Stelle auch eine, im Rahmen solcher Prognosen durchaus übliche Betrachtung im Sinne eines best case, worst case und real case. Gerade für eine politische Entscheidung ist eine umfängliche Darstellung aller Möglichen Entwicklungen unerlässlich. Auf die Szenarien „Fortschreibung 2005 –</p>	<p>118 Szenarien:</p> <p>Auch unsere Demografiestudie hat zwei Varianten untersucht (eine Variante mit ausgesprochen negativen und eine Variante mit moderaten Annahmen). Letztere Variante (und die ihr zugrunde gelegten Annahmen) ist in unseren Augen die realistischere Variante und findet deshalb Eingang in den LNVP-Entwurf.</p> <p>Die Demografiestudie den Anhang beizufügen ist aufgrund des Umfangs nicht praktikabel.</p> <p>StadtRegionalbahn Kiel:</p> <p>Die Einführung einer StadtRegionalBahn in Kiel setzt eine erhöhte Investitionsbereitschaft des Landes, der Stadt Kiel und der beteiligten Regionen voraus. Die benannte Summe von 350 Mio. € beinhalten die Investition (Bau der Gleis- und Stationsinfrastruktur, Anschaffung der</p>

2025“ und „Fortschreibung 2005 – 2025“ trifft dies ebenfalls zu. Darüber hinaus empfehlen wir die Demografiestudie dem LNVP als Anlage beizufügen.

Normal 0 21

Stadtregionalbahn Kiel, S.82

Die Verbände halten die Entscheidung einer Stadtregionalbahn für die Landeshauptstadt Kiel für politisch couragiert. Wir erkennen neben einer erheblichen Investition von ca. 350 Millionen Euro aber auch ein nicht zu unterschätzendes finanzielles Betriebsrisiko. Wir nehmen dieses mutige Projekt zum Anlass, darauf hinzuweisen, dass regionale Projekte auch ausschließlich regional finanziert werden müssen. Andernfalls gefährden einzelne lokale Großprojekte die Finanzierung des Gesamtsystems Nahverkehr in SH.

Gleiches gilt im Wesentlichen für die Hinterlandanbindung einer festen Fehrmannbeltquerung. Dieses vom Bund forcierte Großprojekt kann nicht aus den zur Zeit für den Nahverkehr reservierten Mittel in Schleswig-Holstein finanziert werden. Für einen klassischen SPNV über den Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark müssen zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Normal 0 21

Busgrundnetz, ab S. 84

Grundsätzlich ist ein auf den ITF abgestimmtes Busgrundnetz - als zusätzliches Verkehrsangebot - zu begrüßen. Im ländlichen Raum ist die Verkehrsleistung im Wesentlichen aber auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Diese Verkehre bilden zweifellos das Rückgrat des Nahverkehrs in der Fläche. Insoweit sind Fahrplanangebot, Fahrwege und Taktzeiten hierauf abgestimmt. Eine absolute Verknüpfung des vorhandenen Angebotes mit seinem auf die Schulstunde plus Pausen abgestellten Takt und dem Stundentakt des ITF ist nur bedingt möglich und - soweit überhaupt realisierbar – in der Regel bereits umgesetzt. Aus diesem Grund ist ein entsprechendes Angebot nur zusätzlich zum bereits bestehenden Verkehr darstellbar.

Dass dies mit den vorhandenen Mitteln, die die Aufgabenträger im Rahmen der Kommunalisierung erhalten haben, möglich ist oder gar von den Verkehrsunternehmen aus eigener Kraft erstellt werden kann, ist illusorisch. Seriöse Kostenschätzungen sind kurzfristig nicht verfügbar, aber ein benötigtes Finanzvolumen im zweistelligen Millionenbereich dürfte realistisch sein.

Normal 0 21

Nur wenn das Land benötigte Mittel für ein Busgrundnetz bereitstellen sollte, ergibt sich eine Zuständigkeit für die LVS. Ansonsten ist diese Frage im Dialog zwischen den regionalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zu klären. Deshalb sollte von einer grafischen Darstellung eines möglichen Grundnetzes ab 20xx (S. 84) abgesehen oder eine andere Überschrift („Vorschlag für ein Buslinien-Grundnetz ab 20xx“) gewählt werden. Denn welche Linien tatsächlich nötig und finanzierbar sind, lässt sich z.Zt. nicht absehen.

Normal 0 21

Angesichts der zukünftigen Entwicklung, gerade im Bereich der Schülerbeförderung, sind unserer Auffassung nach Strategien nötig, die die Sicherung des Verkehrsangebotes in der Fläche zum Inhalt haben. Hier gefährdet die demografische Entwicklung und der Anstieg der Produktionskosten (insbesondere Löhne und Energiekosten) die Leistung

Fahrzeuge) sowie die Betriebs- und Unterhaltungskosten für 30 Jahre aller baulicher Anlagen und der Fahrzeuge.

Die Voraussetzungen für die Förderung der notwendigen Investition aus Bundes-GVFG-Mitteln sind erfüllt. Auch das Land ist grundsätzlich bereit, die notwendigen Investitionen mit GVFG-Mitteln des Landes zu fördern. Die verbleibenden Kosten sowie die Unterhaltung der Anlagen kann entweder von der Region (Stadt, Land und Umland) oder über einen Privaten Investor finanziert werden. Im zweitgenannten Fall würde sich die finanzielle Belastung der Region auf mehrere Jahre verteilen.

Hinzu kommen die Kosten für den Fahrbetrieb. Da die notwendige Infrastruktur (inkl. Fahrzeuge) vorhanden ist, fallen hier im Wesentlichen Personalkosten an. Vorteil ist, dass sich auch kleinere, regionale Unternehmen um den Fahrbetrieb bewerben könnten.

Mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 2,2 ist das Ergebnis der standardisierten Bewertung auch unter volkswirtschaftlichen Erwägungen als sehr gut zu bewerten.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wird die Entscheidung über die Einführung einer SRB Kiel sorgfältig vorbereitet.

Busgrundnetz:

Sicherlich gibt es bereits viele Verbindungen in Schleswig-Holstein, die gut mit der Bahn oder mit weiterführenden Bussen verknüpft sind. Auch wird eine optimale Anbindung aller Zentren mit dem vorhandenen Angebot bzw. den vorhandenen Mitteln und/oder aufgrund bestehender Zwangspunkte (z. B. Schülerverkehr) nicht möglich sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einigen Regionen noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

Es wird angestrebt, den vorhandenen Verkehr auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu untersuchen, bevor über die Erbringung von umfassenden zusätzlichen Leistungen nachgedacht wird. Die Finanzierung von ggf. notwendigen zusätzlichen Leistungen ist dann im Einzelfall zu prüfen. Es geht darum, weiteren Zielgruppen jenseits des Schülerverkehrs ein attraktives ÖPNV-Angebot zu unterbreiten. Wird Bus und Bahn als Gesamtsystem verstanden und werden Bus- und Bahnverknüpfungen einer Optimierung unterzogen, kann ein höherer Nutzen für den Fahrgast erzielt werden. Davon profitieren alle Beteiligten. Deswegen unterbreitet der LNVP Vorschläge, wie ein Buslinien-Grundnetz und in erster Linie eine Koordination Bahn-Bus aussehen könnte. Die Zuständigkeit steht aus Sicht des Landes deswegen auch nicht im direkten Zusammenhang mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln.

Das Busliniengrundnetz ist ein Vorschlag, der in den nächsten Jahren mit den Kreisen und kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen auf Umsetzbarkeit geprüft werden sollte. Das Konzept ist im LNVP bereits als Vorschlag gekennzeichnet (siehe Beschriftung Abb.32 auf S. 85).

Ein Ergebnis der Demografiestudie zum LNVP ist, dass die Zahl der Schüler in Schleswig-Holstein sinkt. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit der Zusammenlegung von Schulstandorten zu rechnen. Infolge dessen werden Schüler längere Reisewege zurücklegen müssen, so dass sich die Verkehrsleistung in diesem Bereich trotz sinkender Schülerzahlen insgesamt erhöhen wird. Die Äußerung zum Anstieg der Produktionskosten wird zur Kenntnis genommen, ist ohne Veranschaulichung durch weiteres Zahlenmaterial jedoch nicht endgültig nachzuvollziehen.

Die Idee, wieder regelmäßige Fahrplankonferenzen durchzuführen nehmen wir gerne auf.

Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025

Arbeitsbereich: Bahn-Bus

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen in der zurückliegenden Zeit.</p> <p>Kurzfristig könnte die Wiedereinführung der regionalen Fahrplankonferenzen eine bessere Abstimmung von Schiene und Bus ermöglichen. Hier könnten ganz gezielt Defizite erfasst und nach Lösungsansätzen gesucht werden. In diesem Zusammenhang muss jedoch auch auf das Fehlen einer technischen Anschlussicherung hingewiesen werden.</p>	
<p>Normal 0 21</p> <p>Finanzierung des Busangebotes, S. 86</p> <p>Die Erwartung, dass eine Verbesserung des Busangebots ohne wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge durch Optimierungen bei der Erstellung bzw. Bestellung der Leistung möglich ist, wird leider nicht begründet – und von uns angezweifelt. Sollte damit ein forciertes Einstieg in den Wettbewerb gemeint sein, warnen wir vor der Erwartungshaltung, dass die Erfolge im SPNV auf den ÖPNV übertragbar sind. Auch liegen inzwischen ausreichend Erkenntnisse vor, die eine iterative Wiederholung dieses Einmaleffektes aus einem überstrapazierten Wettbewerbsgedanken als realitätsfremde Erwartung einer Abwärtsspirale in der Preisentwicklung aufgezeigt haben. Auf die Negativbeispiele in Hessen und Skandinavien weisen wir hin.</p> <p>Normal 0 21</p> <p>Finanzierungsmöglichkeiten, S. 89</p> <p>Zu möglichen Effizienzgewinnen im Busverkehr verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu S. 86.</p> <p>Zusätzlich bitten wir die Aufzählung um „Steuersenkungen des Bundes“ für SPNV- und ÖPNV (z.B. Energie- und Fahrpreisbesteuerung) zu ergänzen.</p>	<p>119 Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Die Durchführung von Wettbewerbsverfahren ist ein Weg um den „Preis“ für eine Verkehrsleistung zu ermitteln.</p> <p>Bislang gibt es noch keine flächendeckenden Erkenntnisse über die Effizienz des vorhandenen Busangebotes. Zumindest in einigen Kreisen ist bei der heutigen Mittelausstattung mit Effizienzgewinnen zu rechnen.</p> <p>Der Vorschlag, den ÖPNV durch „Steuersenkung des Bundes“ zu entlasten, ist gut. Eine entsprechende Gesetzesänderung kann aber nicht alleine durch das Land Schleswig-Holstein veranlasst und gesteuert werden. Daher wird dieser Punkt nicht in die Liste der zu prüfenden Finanzierungsmöglichkeiten aufgenommen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Strukturen und Finanzierung, S. 24, 26</p> <p>Erstaunlicherweise wird die Rolle der Verkehrsunternehmen bei der Gestaltung des Verkehrsangebots auf die Gründung der ZAST (heute NSH) reduziert, die angeblich nur für die Abrechnung des SH-Tarifs zuständig sein soll. Demgegenüber wird die Bedeutung der LVS für den gesamten Nahverkehr hervorgehoben. Tatsächlich sind nahezu alle Angebote im Bus-ÖPNV und im SPNV allein von den Verkehrsunternehmen initiiert, die in den regionalen Verkehrsgemeinschaften/-verbänden eng zusammenarbeiten und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern sowohl den SH-Tarif wie die regionalen Tarife gestalten. Dieses Überhöhen der Bedeutung der LVS für die Gestaltung des Verkehrsangebots und das Herabspielen der Leistungen und Aufgaben der Unternehmen bei der Verkehrsgestaltung und Markterschließung ist im vorliegenden Entwurf durchgängig zu beobachten, eine Tendenz zum „Behörden-ÖPNV“ unverkennbar.</p>	<p>309 Uns ist die Bedeutung der Verkehrsunternehmen für erfolgreichen Nahverkehr in Schleswig-Holstein bewusst. Nichtsdestoweniger nehmen Land, LVS und die Kreise und kreisfreien Städte ihre Rolle als Aufgabenträger ernst. Gemeinsames Ziel ist es, guten Nahverkehr zu gestalten.</p> <p>Die Einschätzung, nahezu alle Angebote im Bus-ÖPNV und im SPNV seien von den Verkehrsunternehmen initiiert, teilen wir nicht. Wir beobachten, dass viele Verkehrsunternehmen Ideen zur Weiterentwicklung ihres Angebotes vor Ort haben und diese auch umsetzen.</p> <p>Ideen zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems werden in erster Linie von Aufgabenträgerseite angeregt und entwickelt. Die Verkehrsunternehmen reagieren hier häufig zurückhaltend oder sogar ablehnend und ziehen sich auf ihre unternehmerischen Interessen zurück. Da jedes Unternehmen von Verbesserungen des Gesamtsystems profitieren kann, wäre eine offenerer Umgang mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung des ÖPNV wünschenswert.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Die Darstellung der Finanzierung erweckt den unzutreffenden Eindruck, der Nahverkehr trage sich nur zu 44 % aus</p>	<p>310 Es soll ausgesagt werden, dass sich Bus und Bahn zu großen und nahezu gleichen Anteilen aus öffentlichen Mitteln finanziert. Somit ist das</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Fahrgeldeinnahmen. Tatsächlich sind in den 56 % "öffentlicher Mittel" diejenigen Fahrgelderlöse erhalten, die die Verkehrsunternehmen aus dem Verkauf der Schülerzeitkarten an die Aufgabenträger/Träger der Schülerbeförderung erzielen. Dies sind für die Unternehmen "direkte" Fahrgeldeinnahmen. Da der Anteil in diesem Erlössegment im Busbereich erheblich höher ist als im SPNV, stimmt folglich auch der durch Text und Grafik vermittelte Eindruck nicht, dass der Zuschussbedarf bei Bahn und Bus etwa gleich ist. Wir bitten dringend darum, dass die Grafik wie folgt aufgeschlüsselt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - getrennte Darstellung der Regiekosten für Bus und Bahn - getrennte Darstellung der Investitionen für Bus und Bahn - getrennte Darstellung in den Bahnsystemen für Fahrweg und Fahrbetrieb - Darstellung der Fahrkartenverkäufe an die Aufgabenträger/Träger der Schülerbeförderung als Fahrgeldeinnahmen <p>Außerdem halten wir eine grafische Gegenüberstellung der Finanzierungsmittel zu den erbrachten Leistungen (getrennt für Bus und Bahn nach Beförderungsfällen und Personenkilometern) für sachdienlich und erforderlich. Hierbei sind die Aufwendungen für den Fahrweg neutral darzustellen.</p> <p>Die Grafik auf S. 26 erweckt den unzutreffenden Eindruck, als seien die Fahrgäste nur Co-Finanziers des Bus-ÖPNV. Bei einer vertikalen Darstellung "Fahrgäste-Land-Kreise-Unternehmen" würde dieser Eindruck vermieden.</p>	<p>Gesamtsystem ÖPNV durch Kürzungen der öffentlichen Mittel bedroht. Die ursprüngliche Darstellung wird wie folgt überarbeitet. In einer Tortengrafik wird die Mittelherkunft für das Gesamtsystem ÖPNV dargestellt. In einer Tabelle wird die Verwendung der öffentlichen Mittel dargestellt.</p> <p>Eine Darstellung der Finanzierung je Personenkilometer ist aus unserer Sicht nur dann sinnvoll, wenn die Pkm-Angaben vollständig und für alle in Schleswig-Holstein im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen vorliegen. In öffentlichen Statistiken sind kleinere Unternehmen nicht berücksichtigt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
---	---

Pro Bahn e. V., Landesverband Schleswig-Holstein (Nr. 44)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Trassensicherungsvertrag :</p> <p>Auch die Strecke Neumünster - Ascheberg sollte im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten sein, da sich für diese Strecke durch ihre Verbindungsfunktion zwischen dem mittelholsteinischen und den südost-holsteinischen Raum, durch die ansteigenden Kraftstoffpreise und durch eine spätere Einbeziehung in eine mögliche Erweiterung der StadtRegionalBahn Kiel ganz neue Perspektiven ergeben können.</p>	311	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Die Aufgabenträger der kreisfreien Städte und der Kreise sollten zu 4 bis 5 Aufgabenträgern zusammengefasst werden, die für zusammengehörende Regionen wie die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde den ÖPNV aus einem Guß planen. Busse und zukünftig auch die SRB müssen optimal mit dem SPNV vernetzt werden - und das über Kreisgrenzen hinweg.</p>	312	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guß" zu planen. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Konkrete Aussagen über Wettbewerbsverfahren können im LNVP nicht getroffen werden. In der Regel werden den Bewerbern ausreichende</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Im LNVP sollten konkrete Massnahmen benannt werden, wie die Wettbewerber bei Ausschreibungen an konkrete Datengrundlagen für die Berechnung der anzubietenden Sitzplatzkapazitäten gelangen, denn gerade diese Berechnungsgrösse scheint bei Ausschreibungen (Stichwort: Überbesetzung von Zügen nach Neuvergabe) unzureichend bekannt gewesen zu sein.</p>	<p>Informationen über die ausgeschriebenen Verkehre zur Verfügung gestellt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Fernverkehr</p> <p>Aus Sicht von PRO BAHN sollte, auch wenn sich der LNVP natürlicherweise auf den ÖPNV konzentriert, das Thema der Versorgung mit Fernverkehr nicht gänzlich unerwähnt bleiben. Die Sicherstellung des Fernverkehrs in Schleswig - Holstein und insbesondere der Tourismusregionen sollte daher als Ziel in den LNVP mit aufgenommen werden.</p> <p>Variante "Fortschreibung"</p> <p>S.73 und 78 Westerland - Hamburg</p> <p>Es sollten sowohl in der Sommersaison als auch im Winter schnelle und vertaktete Verbindungen zwischen der Insel Sylt und dem Hamburger Hbf bestehen.</p> <p>S. 73 Hamburg - Büchen - Schwerin</p> <p>Der Hanse-Express sollte unabhängig von Maßnahmen auf der RB-Linie Aumühle - Büchen auf 6 Doppelstockwagen verlängert werden, weil die Züge schon heute überfüllt sind.</p> <p>S. 73 Heide - Neumünster</p> <p>Zusätzlich in den LNVP 2008 - 2012 sollte der Ausbau dieser Strecke auf 100 km/h, die Errichtung einer Kreuzungsstation Beringstedt und die Einführung eines Stundentaktes auf der Gesamtstrecke aufgenommen werden, weil auf dieser Strecke mit vergleichsweise geringen Investitionsmitteln ein deutlich attraktiveres Verkehrsangebot und ein deutlich effizienterer Fahrzeugeinsatz erzielt werden kann.</p> <p>Variante "Perspektive"</p> <p>ohne Seitenbezug Wilster - Brunsbüttelkoog</p> <p>Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung für den Güterverkehr kann die geplante Express-S-Bahn von Hamburg nach Itzehoe bis Brunsbüttel verlängert werden.</p> <p>ohne Seitenbezug Bad Oldesloe - Neumünster</p> <p>Elektrifizierung, Bahnsteigverlängerungen und Einrichtung weiterer Kreuzungsstellen bietet die Möglichkeit, Züge von Hamburg nach Kiel bzw. Flensburg nicht nur über Elmshorn, sondern auch über Bad Segeberg zu führen, um insbesondere neue Direktverbindungen von Bad Segeberg nach Kiel bzw. Flensburg und nach Hamburg zu schaffen. In Neumünster könnte ein Korrespondenzhalt zwischen den Zügen via Elmshorn und via Bad Segeberg eingerichtet werden.</p> <p>S. 78 Westerland - Hamburg</p> <p>Die Strecke sollte weitestgehend zweigleisig ausgebaut und für 160 km/h ertüchtigt werden. Für den flexibleren Einsatz von 10-Wagen-Zügen auf der Marschbahn ist die Verlängerung der Bahnsteige in Glückstadt erforderlich, und aufgrund der Umwandlung in einen Haltepunkt vermutlich auch mit überschaubarem Aufwand realisierbar.</p> <p>S. 78 Flensburg - Niebüll</p> <p>Wir begrüßen, dass die Strecke Flensburg - Niebüll mittelfristig wieder für den SPNV reaktiviert werden soll, allerdings sollte die Flensburger Hafenbahn in das Projekt miteinbezogen werden. Entsprechend dem PRO BAHN-Konzept "Der letzte Fahrplanwechsel 2008" sollte die Strecke mit</p>	<p>313 Fernverkehr</p> <p>Die Ausgestaltung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs ist nicht Aufgabe des Landes S-H. Gleichwohl wird sich das Land für die Beibehaltung und den Ausbau der Fernverkehrsverbindungen einsetzen.</p> <p>Hamburg-Westerland Seit dem Sommer 2008 verkehren einige Züge außerhalb des Taktes mit weniger Halten und kürzerer Fahrzeit, einer davon an Samstagen bis Hamburg Hbf. Dieses Angebot sollte - die Finanzierung vorausgesetzt - in den nächsten Jahren leicht ausgebaut werden. Eine generelle Beschleunigung südlich Husum um ca. 15 Minuten wäre unter Auflassung einiger Halte zwar möglich, zerstört jedoch den ITF-Knoten Heide und fährt zu keinen signifikant besseren Anschlüssen in Hamburg. Umgekehrt erfordert dies die fahrplantechnische Anpassung mehrerer anderer SPNV-Linien im Lande. Eine Beschleunigung ausgehend von Hamburg würde den ITF an der Westküste völlig zerstören.</p> <p>Beschleunigte Züge im Winter halten wir weder für finanzierbar noch für verkehrlich sinnvoll (einzelne Entlastungszüge zum Jahreswechsel ausgenommen).</p> <p>Hamburg-Büchen-MV Die Verlängerung um einen 6.Wagen wird keine signifikante Entlastung bringen und wird von Mecklenburg-Vorpommern abgelehnt (Kosten, Bahnsteigverlängerungen an vielen Stellen, längere Fahrzeit bei ohnehin knappen Wendungen). Die einzige Lösung besteht in gezielten HVZ-Verstärkern Büchen-Hamburg (morgens ca. 6:30 ab Büchen, ca. 17:00 zurück ab Hamburg). Diese Möglichkeit wird derzeit bezüglich der Finanzierbarkeit geprüft. Die Überfüllungen am Wochenende (in erster Linie Sonntagnachmittag) sind nur durch einen Stundentakt bis nach M-V zu lösen. Dies bedarf einer Bestellung des Nachbarlandes.</p> <p>Heide-Neumünster</p> <p>Angesichts des geringen möglichen Nachfragezuwachses und der hohen Investitionskosten hält die LVS nicht mehr an einem Ausbau der Strecke auf 100 km/h fest. Eventuell könnte als Alternative für einen 1h-Takt in der HVZ auch im westlichen Abschnitt der Bahnhof Albersdorf für Kreuzungen hergerichtet werden. Dies bedingt jedoch einen dritten Umlauf auf der Strecke.</p> <p>Itzehoe-Brunsbüttel Ein Gutachten bescheinigte der Strecke vor einigen Jahren keine ausreichende SPNV-Nachfrage. Falls für den Schienengüterverkehr die Strecke elektrifiziert würde, sollte über eine Aktualisierung der damaligen Aussagen nachgedacht werden. Die Strecke befindet sich aus diesem Grunde weiterhin im Trassensicherungsvertrag.</p> <p>NMS-Bad Oldesloe Eine Elektrifizierung ist nach Festlegung "pro FBQ" nicht mehr realistisch. Die LVS zweifelt zudem die verkehrliche Bedeutung einer Durchbindung von Flensburg über NMS-Oldesloe nach Hamburg an.</p> <p>Hamburg-Westerland Die Forderung nach weiteren zweigleisigen Abschnitten unterstützen wir. Der Ausbau auf 160 km/h wird jedoch in vielen Fällen kaum möglich sein bzw. wäre angesichts des weichen Untergrundes und Krümmungshalbmessern kostenintensiv. Lediglich einige lange gerade Abschnitte wie Heide-St.Michaelisdonn erscheinen leichter zu ertüchtigen, der Fahrzeitgewinn ist jedoch gering. Die erhöhten Betriebskosten (Energie) sind zu beachten. Der Halt Glückstadt ist ein Zusatzangebot der NOB und nicht vom Land bzw. der LVS gefordert. Außerhalb der HVZ und am Wochenende halten wir den stündlichen Halt nicht für zwingend notwendig, so daß einige 10-Wagen-Züge in Glückstadt durchfahren können. Der geforderte Halt in Glückstadt widerspricht auch der Forderung nach schnelleren Verkehren auf der Marschbahn.</p> <p>Flensburg-Niebüll Die LVS hält das Ziel Flensburg Innenstadt ebenfalls für deutlich</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>StadtRegionalBahn-Fahrzeugen bedient werden, die bis in die Flensburger Innenstadt (Haltepunkt "Flensburg ZOB") fahren und von dort aus über eine neu zuerrichtende Verbindungskurve den heutigen Bahnhof Flensburg erreichen, um gegebenenfalls in einer weiteren Ausbaustufe nach Kiel weitergeführt zu werden.</p> <p>S. 78 Kiel - Rendsburg</p> <p>Die Errichtung einer Kreuzungsstation in Felde sollte vorgezogen werden, da die benötigte Fläche für das zweite Gleis und den zusätzlichen Bahnsteig vorhanden ist. Nach Fertigstellung dieser Maßnahme sollte zwischen Kiel und Rendsburg tagsüber an Werktagen ein Halbstundentakt eingeführt werden und weitere Haltepunkte in Melsdorf und Schüllsdorf errichtet werden, optional auch in Bredenk. Als Option sollte zudem die Reaktivierung der Stichstrecke nach Fockbek in den LNVP 2008 - 2012 aufgenommen werden, da diese Strecke von den Pendelzügen Kiel - Rendsburg ohne größeren Mehraufwand mitbedient werden kann.</p> <p>S. 79 Die geplante S 4 nach Ahrensburg sollte bis Bad Oldesloe verlängert werden, da die Verkehrsnachfrage zukünftig wohl kaum allein durch ein RE-System gedeckt werden kann. Analog zur S 3 nach Stade sollte die S-Bahn in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten bis Ahrensburg und alle 20 Minuten bis Bad Oldesloe verkehren.</p> <p>S. 83 StadtRegionalBahn Kiel</p> <p>Die StadtRegionalBahn Kiel ist das Schlüsselprojekt für die Wirtschaftsregion Kiel und damit für die Überwindung der Kreisgrenzen in der kommunalen Zusammenarbeit. Aus Sicht von PRO BAHN sollte sich der neue LNVP eindeutig zur StadtRegionalBahn Kiel bekennen - die skizzierte "Förde-S-Bahn" ist keine Alternative, da die systembedingten Vorteile einer StadtRegionalBahn nicht annähernd erreicht werden können. Deshalb muss aus unserer Sicht das Projekt deutlich ausführlicher dargestellt werden, unter anderem durch Angabe von Linienverlauf und Taktung, um die neue Qualität des Verkehrsangebotes herauszustellen.</p> <p>S. 83 Feste Fehmarnbeltquerung</p> <p>Im Rahmen einer Neuordnung des SPNV-Angebotes hinsichtlich der Festen Fehmarnbeltquerung sollte das heutige RB-Angebot zwischen Lübeck und der Insel Fehmarn durch ein schnelles RE-Angebot ersetzt werden, welches optional nach Dänemark verlängert werden kann.</p> <p>S. 83 Fahrzeug des SPNV</p> <p>In Schleswig-Holstein einzusetzende Doppelstockwagen-Garnituren mit mehr als 4 Wagen sollten nach Vorbild des niedersächsischen Metronom generell 2 Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg mitführen, die sich am Zugende (Steuerwagen) und hinter der Lok befinden sollten. Besonders vor dem Hintergrund, dass der SPNV im Tourismusbereich in Zukunft eine stärkere Rolle spielen sollte, ist ein Niederflureinstieg gerade für die Fahrradbeförderung in Zügen besonders wichtig.</p> <p>S. 85 Buslinien-Grundnetz</p> <p>Seit Einführung des SH-Tarifs ist ein klassischer Parallelbetrieb zwischen Überland- und Stadtbuslinien nicht mehr sinnvoll, so dass die Überlandbuslinien im Stadtverkehr einen schnellbus-ähnlichen Charakter haben sollten und nur wenige wichtige Bushaltestellen bedienen. Dort sollte dann ohne größeren Zeitverlust ein Umstieg in Stadtbuslinien möglich sein, die dann die Feinerschließung des Stadtgebietes übernehmen.</p> <p>ohne Seitenbezug Verkehr nach Mecklenburg</p> <p>Im LNVP sollte eine Aussage enthalten sein, ob eine Neubaustrecke Schönberg-Rehna für eine schnelle Verbindung zwischen Lübeck und Schwerin oder der weitere Ausbau zwischen Lübeck und Bad Kleinen bevorzugt wird.</p>	<p>attraktiver. In einem ersten Schritt könnte jedoch auch der bisherige Bahnhof angefahren werden. Keinen Sinn sehen wir in der Verlängerung der Strecke über den Flensburger ZOB hinaus auf der Hafentbahn mittels BOStrab. Die Verbindungskurve ZOB-Kieler Strecke wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht, die Kosten und die baulichen Auswirkungen hierfür waren jedoch beträchtlich.</p> <p>Kiel-Rendsburg Die Verlängerung nach Fockbek könnte nur mittels BOStrab erfolgen, da die Flächen im abgebauten Bereich entwidmet sind. Zweifelsohne würde die Verstärkerlinie Kiel-RD von der Fahrplanlage zeitlich auch bis Fockbek fahren können, dies müßte dann jedoch ganztägig erfolgen. In einem ersten Schritt wäre angesichts der Betriebskosten daher der Halbstundentakt nur in der HVZ die realistischere Variante.</p> <p>S4 Die Attraktivität der S4 ist für Pendler von Bad Oldesloe nach Hamburg sowohl von der Fahrzeit als auch vom Komfort gering. Eine Weiterführung der S4 alle 20 Minuten über Ahrensburg bis Bad Oldesloe ist angesichts der starken Streckenbelegung unrealistisch und würde den Bau eines teuren dritten Gleises erfordern.</p> <p>SRB Das Projekt "StadtRegionalBahn Kiel" ist ein Projekt der Landeshauptstadt Kiel. Eine Entscheidung zur Umsetzung ist noch nicht gefallen. Das Land hat sich bereit erklärt, das Projekt im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Der LNVP hat die Aufgabe landesweit Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu formulieren. Das Projekt ist genau wie andere Projekte als sinnvolle Maßnahme benannt.</p> <p>VFL nach FBQ Das künftige SPNV-Angebot ist von vielen Faktoren abhängig, z.B. von der Ausgestaltung der Infrastruktur, des Fernverkehrsangebotes und der Belegung durch den Güterverkehr. Eine Verlängerungsmöglichkeit des SPNV über Burg/F. hinaus mittels der nördlichen Verbindungskurve in Burg-West über den Fehmarnbelt nach DK (z.B. Nykøbing/F) sollte möglich sein und ist von uns als Option denkbar.</p> <p>Fahrzeuge DoSto Der Vorschlag ist zwar für den Fahrradverkehr sinnvoll, kostet aber durch den Tiefeinstieg Sitzplätze. Die RBSH wird keine Tiefeinstiegsmitelwagen für das Netz Ost beschaffen. Im Sommer bietet sie für touristische Verkehre besondere Züge Richtung Puttgarden und Kiel an, die auch zwei Dosto-Steuerwagen (2x4 Wagen-Züge) bestehen.</p> <p>Buslinien Interesse des Landes und der LVS ist es, die Anschlüsse Bahn-Bus zu verbessern. Gleichzeitig sollen mit dem Busliniengrunetz Zentren optimal miteinander verbunden werden. Parallelverkehre sind zu vermeiden. Dort wo es möglich und finanzierbar ist, sind Schnell-Langsam-Konzepte aber auch im Busbereich denkbar.</p> <p>Verkehr nach MV Die Ausgestaltung des SPNV innerhalb von MV ist nicht Thema des LNVP, weitere Erkenntnisse oder Entscheidungen sind nicht bekannt. Zur SL9 über Rhena kann daher keine Aussage getroffen werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
---	---

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Die Verschmelzung von Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket wird begrüßt, allerdings sollte sich die Preissetzung des neuen Tarifangebotes am günstigeren der heutigen Angebote orientieren.</p> <p>Im SH-Tarif sollte generell der Erwerb von Fahrscheinen im Zug möglich sein, entweder durch Automaten oder durch Zugbegleiter.</p> <p>Zwecks Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls sollten die Züge im Abendverkehr grundsätzlich begleitet werden.</p>	<p>314 Zur Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket: Eine genaue Preisbildung wird nicht festgelegt, da sonst Verhandlungsspielräume wegfallen und eine Lösung gefährden.</p> <p>Der Verkauf von Fahrscheinen im Zug ist kundenfreundlich, erhöht aber bei langen Zügen und kurzen Haltestellenabständen die Grau- und Schwarzfahrerquote erheblich, so dass ein genereller Verkauf im Zug wirtschaftlich problematisch ist. Da über mögliche Lösungen strecken- oder linienbezogen entschieden werden muss, enthält der LNVP keine grundsätzliche allgemeingültige Aussage.</p> <p>Zu 100% Zugbegleiterquote abends: Dies ist Teil vieler Verkehrsverträge, muss aber je nach Liniencharakteristik individuell festgelegt werden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Der Nahverkehr und der SH-Tarif sollten noch stärker und auffälliger beworben werden. Neben Werbeplakaten und Werbefolien an Bussen sollten auch Loks, Triebwagen und Wagen ganzflächige (fensterfreie) Werbefolien bekommen.</p>	<p>315 Der Hinweis, der Nahverkehr müsse stärker beworben werden, ist richtig. Im fünf Jahre gültigen LNVP Angaben zu einzelnen Werbemedien oder zur Etathöhe zu machen, halten wir für unangebracht.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Weiterführung Stationsprogramm</p> <p>Auch die Stationen Ascheberg und Flintbek sollten bis 2012 modernisiert werden, weil deren heutiger Zustand sowohl hinsichtlich der Barrierefreiheit als auch des Gesamteindrucks der Bahnsteiganlage nicht befriedigend ist. In Glückstadt, Krempe und zum Teil auch in Elmshorn (Bahnsteig Gleis 1) fehlt die Anhebung auf 76cm hohe Bahnsteige. Bei letzterem fehlt auch noch eine ausreichende Überdachung.</p> <p>Weiterhin sollte die Station Ratekau vor dem Hintergrund der Schülerverkehre so schnell wie möglich reaktiviert werden.</p> <p>Zusätzlich zu den schon zur Reaktivierung vorgesehenen Stationen sollten neue Stationen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg, Lübeck-Hochschulstadtteil, Melsdorf, Neustadt West, Ostseepark Schwentinental und Schüllndorf, optional auch Bredenbek sowie weitere Stationen an der zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek, errichtet werden.</p> <p>Zur Finanzierung dieser Stationen sollten ortsansässige Wirtschaftsunternehmen und bei Interesse die Kommunen selbst herangezogen werden.</p> <p>Desweiteren sollte die barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteiganlagen bei Stationen, bei denen dies betrieblich möglich ist, über ebenerdige Zugänge erfolgen, da die Kosten für die Errichtung von Brücken, Unterführungen und Fahrstühlen sehr hoch sind und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei Treppen- und Tunnelanlagen geringer ist.</p> <p>Generell zu untersuchen ist die Möglichkeit der Einrichtung provisorischer Halte für Grossveranstaltungen, wie beispielsweise ein Halt an der Marschbahn in Vaale für das OpenAir-Festival in Wacken.</p>	<p>316 Vielen Dank für die weiteren Anregungen zum Stationsprogramm. Der Forderung nach einer Modernisierung der Stationen in Ascheberg und Flintbek schließen wir uns an. Aufgrund der Knappheit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wird es allerdings nicht möglich sein, diese Stationen bis 2012 grundlegend zu modernisieren. Wir hoffen, dass wir in Flintbek bereits im kommenden Jahr eine Verbesserung des Erscheinungsbildes durch den Abbau des DB PlusPunktes und den Neubau eines zeitgemäßen Wetterschutzes erreichen. Hierzu wurden mit dem Bahnhofsmanagement Kiel bereits Grundzüge des weiteren Handelns vereinbart. In Ascheberg sind grundlegende Modernisierungen nur schwer möglich, da der den Mittelbahnsteig erschließende Tunnel nur mit sehr großem Aufwand barrierefrei zu gestalten ist. Eine Lösung könnte in der Errichtung eines Außenbahnsteiges liegen. Hier ist zu prüfen, ob der dann erforderliche Verzicht auf Kreuzungen von Zügen des SPNV möglich sein wird, bzw. ob der heutige Bahnsteig als eine Art Notbahnsteig genutzt werden kann.</p> <p>Die Bahnsteige in Glückstadt und Krempe haben eine Bahnsteighöhe von 55 cm und befinden sich in einem guten Zustand. Die Bahnsteighöhe ist ausreichend um einen barrierefreien Einstieg (mittels anlegbarer Rampe) zu ermöglichen. Daher sind dort keine entsprechenden Maßnahmen geplant.</p> <p>In Elmshorn steht auch das Land weitere Verbesserungen an. Nachdem in diesem Jahr durch den Einbau des Aufzuges zu den Gleisen 2 und 3 die Barrierefreiheit weitgehend erreicht werden konnte, sind die von Pro Bahn genannten Punkte wichtige Bausteine zukünftiger Projekte in Elmshorn.</p> <p>Die Reaktivierung der Station Ratekau ist Bestandteil der im LNVP für eine Realsisierung bis 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Reaktivierungen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg und Neustadt West werden aufgrund fahrplantechnischer oder baulicher Probleme als nicht sinnvoll erachtet, bzw. bieten kein ausreichendes Fahrgastpotenzial. Die Anlage neuer Stationen zwischen Kiel und Rendsburg (ggf. mit einer Weiterführung nach Fockbek) wird derzeit geprüft und ist abhängig vom umzusetzenden Betriebskonzept. Für einen Halt Ostseepark Schwentinental gab es bereits Vorgespräche mit dem Entwickler des Gewerbeparks, der die Bereitschaft einer Mitfinanzierung signalisiert hat. Die Kommunen werden an der Finanzierung neuer Stationen prinzipiell beteiligt, in dem sie sich beispielsweise um die Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R) kümmern müssen.</p> <p>Wir teilen die Ansicht von ProBahn, dass dort wo es betrieblich möglich ist, ebenerdige Bahnsteigzugänge anstelle von Unterführungen gebaut werden sollen. Bei der anstehenden Umsetzung des elektronischen Stellwerks für die Strecke Kiel-Flensburg sollen die Zugänge zu den Mittel- oder Außenbahnsteigen in Eckernförde, Süderbrarup und Sörup weiter ebenerdig erfolgen. Auch der Bahnhof in Plön soll einen Mittelbahnsteig mit ebenerdigem Zugang erhalten. Allerdings ist zu beachten, dass dann wenn Schranken erforderlich werden, entsprechende Lösungen auch mit Nachteilen für die Fahrgäste verbunden sein können.</p> <p>Die Einrichtung temporärer Stationen wird prinzipiell als sinnvoll erachtet. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass im Netz der DB AG die unternehmenseigenen Vorgaben, bzw. die Anforderungen des</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

	Eisenbahnbundesamtes oftmals derart kostenintensive Lösungen erfordern, dass temporäre Stationen nicht finanzierbar sind.
	Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen

Region Syddanmark (DK) (Nr. 45)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Keine Zahlen zwischen Flensburg-Padborg und Niebüll und Tonder (Abb. 14) Mo-So näher erläutern (Abb. 15)	423	Die fehlenden Daten bzw. Hinweise werden in Abb. 14 und 15 ergänzt. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Nachfrage
Demographische Zahl in Flensburg erklären	424	Quelle der Daten ist das Statistikamt Nord, insofern handelt es sich um eine offizielle Statistik. Fakt ist, dass die Zahl der Familien in Flensburg in den letzten Jahren zugenommen hat. Dies kann einer besonders familienfreundlichen Stadtpolitik geschuldet sein. Die für Flensburg äußerst positiv prognostizierte Entwicklung für die nächsten Jahre wurde während der Gutachtenerstellung beim Statistikamt hinterfragt und bestätigt. Allerdings muss kritisch angemerkt werden, dass die bisherige Entwicklung relativ undifferenziert fortgeschrieben wurde und daher vermutlich zu positiv dargestellt ist. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt
Optimierungsbedarf beim Grenzkieperticket, Gruppen- und Zeitkarten	425	Ideen zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Tarifangebotes würden wir gerne mit den Verantwortlichen vor Ort diskutieren. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
Information in Dänisch zumindest für Flensburg und Niebüll und für den SHE und die NOB	426	Wir nehmen diese Anregung auf und werden sie prüfen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
-1h Takt HH-FL-DK - bis Tinglev Anschluß IC Sonderborg-Kopenhagen	427	Im Rahmen der "Perspektive" ist ein stündlicher Flügelzug HH-Neumünster-Flensburg vorgesehen, der - bei entsprechenden technischen Voraussetzungen (Zugsicherung, Zweisystemtechnik) bis nach Dänemark verlängert werden könnte (in der einen Stunde bis Fredericia als Ersatz des heutigen RE Padborg-Fredericia, in der anderen bis Tinglev mit IC-Anschluß Richtung Fyn/Sjælland). Dies ist jedoch abhängig von den weiteren Planungen in Dänemark und der Zusammenarbeit mit DSB (aktuelle Vergaben für diese Verkehre stehen unseres Wissen nicht an). Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan

S-Bahn Hamburg GmbH (Nr. 46)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse haben wir die von Ihnen vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen im Szenario „Perspektive“ (S.79) gelesen. Wie schon in unserer Stellungnahme zum Drei-Achsen-Konzept im Frühjahr dieses Jahres ausgeführt, sind wir bereit, Sie bei der Umsetzung dieses Konzepts mit unseren Möglichkeiten zu unterstützen. Wie lang die zwei- und eingleisigen Abschnitte einer S-Bahn entlang der Ostachse nach Ahrensburg und Bad Oldesloe sein müssen, sollte noch einmal separat untersucht werden. Nach unseren Berechnungen des Jahres 2002 ist der eingleisige Abschnitt eher kürzer, um einen stabilen 10-Minuten-Takt bis Ahrensburg, dem wirtschaftlichen Zwischenendpunkt, durchführen zu können. Eine Zweistrom-S-Bahn entlang der Achse Richtung Büchen beurteilen wir eher zurückhaltend. Die Züge dieser Linie müssen mindestens 140 km/h fahren können. Dies würde bedeuten, den Fuhrpark der Linie S21 gesamt zu erneuern. Inwieweit diese Investition mit der tatsächlichen Nachfrageentwicklung - zurzeit wird das Angebot der Regionalbahn durch	332	Thema Ein- bzw. Zweigleisigkeit der S-Bahn nach Ahrensburg Der Absatz auf S. 79 wird überarbeitet. Thema S-Bahn nach Schwarzenbek-Büchen Die skizzierten Probleme werden ebenfalls gesehen. Dennoch könnte für die betrachtete Siedlungsachse eine Arbeitsteilung zwischen einem im Stundentakt verkehrenden RE HH-Schwerin und eines verlängerten S-Bahn bis Schwarzenbek und ggf. Büchen das für diesen Siedlungskorridor optimale Konzept darstellen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur

Stellungnahmen nach Beteiligten

Ihr Haus reduziert - vereinbar ist, wäre zu gegebener Zeit zu prüfen. Ein gleichzeitiger Entfall der Parallelbedienung durch den Regionalexpress könnte hier allerdings zu besseren Ergebnissen führen. Eine weitere Schwierigkeit sehen wir noch in der dichten Belegung der Strecke mit ICE-Verkehren, hinter denen der Nahverkehr traditionell das Nachsehen hat.	
--	--

Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag (Nr. 47)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Gemeinde Scharbeutz Darstellung und Bewertung des Zug- und Busangebotes (S. 30 LNVP) sollte zusätzlich differenziert nach Kreisen und kreisfreien Städten dargestellt werden, um vergleichen zu können Aussagen zu Vorgaben von umweltrelevanter Aussagekraft sowie Lärmbetroffenheit der Anwohner sollten getroffen werden	406	Eine Differenzierung nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten liegt vor. Allerdings haben wir uns mit Blick auf den Gesamtumfang des LNVP gegen eine Aufnahme dieser Darstellung entschieden. Die Einhaltung von Emissionsstandards werden durch den in der Regel geforderten Einsatz von Neufahrzeugen sichergestellt. Bei Baumaßnahmen an der Infrastruktur wird im Zuge notwendiger Planfeststellungsverfahren, Einhaltung entsprechender Richtwerte überprüft. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt
Gemeinde Probsteierhagen Kein Ausbau der StadtRegionalbahn Kiel zu Lasten des Busverkehrs auf der Linie 200 Bedenken hinsichtlich der SRB Kiel hinsichtlich Kostenbeteiligung für Bau und Unterhaltung sowie Lärmentwicklung für Anwohner in angrenzenden Neubaugebieten Stadt Schwentinental Berücksichtigung eines zusätzlichen Haltepunktes "Ostseepark" in den Planungen des Projektes SRB Kiel	407	Gemeinde Probsteierhagen: Durch den Bau der StadtRegionalbahn könnte der ÖPNV in Probsteierhagen erheblich verbessert werden und die Standortqualität entsprechend gesteigert werden. Es ist allerdings nicht vorstellbar, dass das Busangebot entlang der Strecke Kiel - Schönberg unangetastet bleiben würde. Bezüglich einer Kostenbeteiligung der Gemeinden bei Bau und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur muss berücksichtigt werden, dass durch die StadtRegionalbahn die Erreichbarkeit der Gemeinden erheblich verbessert wird und somit für Bewohner und Arbeitsplätze eine Verbesserung der Lebensqualität erreicht wird. Die Lärmentwicklung durch die modernen Triebwagen ist sehr gering. Stadt Schwentinental: Ein neuer Haltepunkt "Ostseepark" kann bereits kurzfristig umgesetzt werden. Allerdings wird davon ausgegangen, dass sich der Entwickler, bzw. Flächenvermarkter des Ostseeparks an der Finanzierung beteiligt. Entsprechende Vorgespräche fanden statt. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Gemeinde Scharbeutz Einführung einer Schnellbuslinie (Lübeck-Scharbeutz-Fehmarn) im Kreis Ostholstein	408	Schnellbusse sollen dort zum Einsatz kommen, wo kein attraktives Bahnangebot besteht, die Anbindung eines Mittelzentrums ohne Bahnanschluss erforderlich ist und eine ausreichende Nachfrage erreicht werden kann. Für eine Schnellbuslinie Lübeck-Scharbeutz-Fehmarn treffen nicht alle Kriterien zu. Es kann ein konkurrierender Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn entstehen, der generell vermieden werden sollte. Eine Ergänzung von Bus und Bahn ist nur dann sinnvoll, wenn eine Taktverdichtung notwendig ist, die vom SPNV kurz- oder mittelfristig nicht erbracht werden kann. Auf der Bahnstrecke Lübeck-Fehmarn ist ein Zweistundentakt vorgesehen. Die Notwendigkeit einer Taktverdichtung durch einen Schnellbus ist vorerst nicht zu erkennen. Für eine eventuelle Taktverdichtung im SPNV zu einem späteren Zeitpunkt sind genügend Kapazitäten vorhanden. Angesichts der prognostizierten Nachfragesteigerung auf der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden von 125% (allerdings basiert auf einer vergleichsweise geringen Nachfrage) (Szenario Fortschreibung) bis zum Jahr 2025 ist aber eine erneute Abwägung Bahn-Bus zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Amt Achterwehr Anerkennung des Streckenabschnittes Jübek-Husum als weiten Kapazitätsengpass im LNVP neben dem Abschnitt Kiel-Rendsburg Weitere Prüfung der Eröffnung eines Haltepunktes in Bredenebek im LNVP unter Entfernung der Vorentscheidung (S.55 LNVP) Beibehaltung der Strecke Kiel-Husum in Fortschreibungen für Kapazitätserhöhende Maßnahmen Anstatt Halbstundentakt während der HVZ zwischen Kiel und Rendsburg einzuführen, sollte ein ganztägiges Schnell-Langsam-Konzept auf dem	409	Der Streckenabschnitt Jübek-Husum kann nicht als Kapazitätsengpass betrachtet werden. Hier sind keine zusätzlichen Zugfahrten geplant. Allenfalls bei größeren Verspätungen, bzw. bei anfallenden Zugumleitungen aufgrund einer Sperrung der Strecke Elmshorn-Husum kann zwischen Jübek und Husum ein betrieblicher Engpass auftreten. Dies sind jedoch Sondersituationen. Es ist keine Vorentscheidung gegen einen Haltepunkt in Bredenebek gefallen. Entsprechend den Absprachen mit dem Amt Achterwehr erfolgt derzeit die Prüfung eines ganztägigen Schnell-Langsam-Konzeptes. Bei der Aufzählung auf S. 55 wird Bredenebek gestrichen. Die Kosten für den Betrieb eines solchen Konzeptes, das erst nach Realisierung der Zweigleisigkeit der Rendsburger Hochbrücke umgesetzt werden kann,

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Streckenabschnitt entwickelt werden</p> <p>Prüfung, weiterer Haltepunkte im Wirtschaftsraum Rendsburg/Büdelndorf</p> <p>Beschaffung und Einsatz von kapazitätsgerechten Fahrzeugen in HVZ</p>		<p>werden im Rahmen der Ausschreibung des Netz Nord abgefragt.</p> <p>Die Prüfung weiterer Haltepunkte im Wirtschaftsraum Rendsburg/Büdelndorf erfolgt derzeit. Im Rahmen der Ausschreibung des Netzes Nord werden neue Mindestplatzzahlen für bestimmte Ankünfte und Abfahrten festgeschrieben. Es wird davon ausgegangen, dass heutige Kapazitätsprobleme dann der Vergangenheit angehören.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Verwaltungsgemeinschaft Mittelholstein</p> <p>Prognostizierte Nachfragerückgänge auf der Bahnstrecke aufgrund örtlicher Besonderheiten in der Schulentwicklung nicht zu erwarten</p> <p>Verdichtung von 2 Stunden auf 1 Stunden Takt min. zwischen Hanerau-Hademarschen und Hohenwestedt durch Einbau einer Weiche in Hanerau-Hademarschen unter ggf. finanzieller Beteiligung der Gemeinden</p> <p>Ausreichende Anbindung von Hanerau-Hademarschen an die Kreisstadt Rendsburg sicherstellen</p>	410	<p>Die prognostizierten Nachfragerückgänge in der Perspektive haben ihre Ursache in erster Linie in Routenverlagerungen. Durch ein verbessertes Angebot auf Hauptstrecken kann es für Reisende attraktiver sein, von bisherigen auf andere Routen zu wechseln. Gleiches gilt z. B. auch für die Strecken Neumünster - Bad Oldesloe sowie Lübeck - Lüneburg. Richtig ist, dass die Auswirkungen durch die Entwicklung in der Schullandschaft eine Rolle spielen werden. Die streckenspezifischen Auswirkungen können derzeit nicht genau prognostiziert werden.</p> <p>Eine Verlängerung der Züge zwischen Neumünster und Hohenwestedt bis nach Hanerau-Hademarschen ist mit den vorhandenen Fahrzeuge nicht möglich. Die erforderlichen Investitionen für ein zusätzliches Fahrzeug sind auch langfristig wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Gemeinde Büchen</p> <p>Ausbau des Leistungsvermögens der Bahnstrecke Hamburg-Schwerin</p> <p>Erhalt der Regionalbahnverbindungen</p> <p>Verbesserung der Pünktlichkeit der RE</p>	411	<p>Das Problem ist weniger das "Leistungsvermögen" sondern die stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Hinsichtlich der Blockabstände und Überholungsmöglichkeiten sind kaum noch Verbesserungen möglich. In Büchen wäre ein mit Fahrdrat überspanntes Wendegleis für den Pendelverkehr sinnvoll.</p> <p>Angesichts des großen Pendlerstromes nach Hamburg wird der Schwerpunkt für weitere Angebotsentwicklungen eher bei HVZ-Verstärkerzügen als bei Pendelzügen Büchen-Aumühle liegen, die bis auf wenige Ausnahmen schwach genutzt werden.</p> <p>Die Pünktlichkeit ist stark abhängig von anderen "störenden" Verkehren. Die minimalen Wendezeiten (in der HVZ an allen Endpunkten) sind Ergebnis einer auf Kostensenkung optimierten Ausschreibung in Mecklenburg-Vorpommern.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Gemeinde Henstedt-Ulzburg</p> <p>Berücksichtigung des zweigleisigen Ausbaus der Linie A1 auf den Streckenteilen Ulzburg-Süd bis Quickborn und Bönningstedt bis Schnelsen</p> <p>Gemeinde Ellerau</p> <p>Beseitigung des Bahnübergangs am Knotenpunkt der L 76 und L 234</p> <p>Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Ulzburg-Süd bis Quickborn</p> <p>Taktverdichtung von 20 min. auf 10 min.</p> <p>Durchbindung der Linie A1 im Regelfahrplan bis Hamburg Hbf.</p>	412	<p>Gemeinde Henstedt-Ulzburg: Die Ausbauplanungen der AKN sehen für Linie A1 den durchgängigen zweigleisigen Ausbau zwischen Hamburg-Eidelstedt und Ulzburg-Süd vor.</p> <p>Gemeinde Ellerau: Zum Ausbau der Linie A1 siehe oben. Die Beseitigung des Bahnübergangs könnte im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau Quickborn - Ulzburg-Süd erfolgen. Ein genauer Zeitplan kann hierfür jedoch nicht genannt werden. Auch eine Taktverdichtung auf 10 min kann derzeit zeitlich nicht terminiert werden. Die Durchbindung der Linie A1 im Regelfahrplan bis Hamburg Hbf wird derzeit als nicht realisierbar betrachtet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Gemeinde Scharbeutz</p> <p>Abstimmung des Busverkehrs mit dem Fahrplan für die Bahnhöfe Scharbeutz, Haffkrug und Pönitz</p> <p>Gemeinde Ratekau</p> <p>Fortschreibung der Wiedereröffnung des Bahnhofes Ratekau aus dem LNVP 2007</p>	413	<p>Gemeinde Scharbeutz: Land und LVS schlagen im LNVP die Einrichtung eines Buslinien-Grundnetzes vor. Dieses basiert auf der Einbindung aller Ober-, Mittel- und Unterebenen und ländlicher Zentralorte in Schleswig-Holstein. Die Vorschläge im Busliniengrundnetz werden in den nächsten Jahren mit den Kreisen und kreisfreien Städten sowie den Verkehrsunternehmen diskutiert. Schwerpunkt des Landes und der LVS ist eine verbesserte Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr.</p> <p>Gemeine Ratekau: Die Wiedereröffnung der Bahnstation Ratekau ist während der Geltungsdauer des LNVP 2008-2012 vorgesehen.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen
<p>Stadt Schwentinental</p> <p>Berichtigung der Übersichtskarten hinsichtlich der Fusion der Gemeinden Klausdorf und Raisdorf zur Stadt Schwentinental</p> <p>Es wird angesichts knapper werdener Mittel kritisch hinterfragt, warum im Bereich Kiel-Elmschenhagen der Neubau eines weiteren Kreuzungsbahnhofs geplant ist, obwohl im Bereich des Bahnhofs Schwentinental, OT Raisdorf, ein zweigleisiger Ausbau und ein Bahnhof vorgehalten wird.</p> <p>Verbindliche Aussage zur Elektrifizierung der Strecke Kiel-Lübeck</p> <p>Gemeinde Scharbeutz</p> <p>Ergänzung des Stationsprogramms um den Bahnhof Gleschendorf</p> <p>Keine Reduzierung der Zughalte am Bahnhof Pönitz ab Dezember 2009</p>	414	<p>Stadt Schwentinental:</p> <p>Eine Korrektur der Übersichtskarten ist nicht vorgesehen, da der Bahnhof Raisdorf (noch) nicht umbenannt wurde. Durch die Stadt Schwentinental müsste eine Umbenennung bei der DB AG in die Wege geleitet werden, anschließend würden die Übersichtskarten auch geändert werden können.</p> <p>Der Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Kiel-Elmschenhagen ist aus betrieblichen Erwägungen unumgänglich. Um die Fahrzeiten einhalten zu können, müssen sich die Züge hier und nicht in Raisdorf begegnen. Nach der Umsetzung der zweiten Ausbaustufe der Strecke Kiel - Lübeck (Ausbau der Strecke für eine schnellere Befahrbarkeit) ist die systematische Nutzung beider Kreuzungsbahnhöfe vorgesehen.</p> <p>Es kann derzeit kein Zeitpunkt für eine Elektrifizierung der Strecke Kiel-Lübeck genannt werden. Es liegen keine entsprechenden Planungen vor.</p> <p>Gemeinde Scharbeutz:</p> <p>Eine Reaktivierung der Station Gleschendorf ist derzeit nicht vorgesehen. Das Potenzial wird als nicht ausreichend erachtet.</p> <p>Das ab Ende 2009 vorgesehene Betriebsprogramm zwischen Kiel und Lübeck erfordert für die RE-Züge eine Durchfahrt in Pönitz. Der bisher die Station ebenfalls bedienende Pendelzug Lübeck-Eutin verkehrt zur Kompensation dann aber ebenfalls durchgehend bis nach Kiel Hbf und wird Mo-Fr immer einen unmittelbaren Anschluß von/nach Hamburg haben. Zwei Direktzüge im werktäglichen Berufsverkehr nach und von Hamburg (mit neuen Doppelstockwagen) und zwei Direktzüge von/nach Hamburg Hbf an Saisonwochenenden (von Ostern bis Ende Oktober) für Urlauber und Ausflüger schaffen ein Ersatzangebot, dass die Verluste für den Bahnhalt Pönitz ausgleichen soll.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Amt Trave-Land:</p> <p>Einrichtung einer Bedarfshaltestelle im Bereich der Gemeinde Bahrendorf</p> <p>Angesichts der prognostizierten Nutzerzunahme müssen werktags größere Zugkapazitäten auf der Strecke bereitgestellt werden</p> <p>Vergrößerung der Kapazität des Pendler-Parkplatzes am Bahnhof der Gemeinde Neuengörs (Ortsteil Altengörs), um dem stark zunehmenden Pendleraufkommen gerecht zu werden</p> <p>Bessere Pflege des Bahnhofsgrundstückes im OT Altengörs</p>	415	<p>Für die Einrichtung eines Bedarfshaltepunktes in Bahrendorf wird kein ausreichendes Potenzial gesehen.</p> <p>Die sich sehr erfreulich entwickelnden Fahrgastzahlen werden bei der kommenden Ausschreibung des "Netzes Nord", in dem die Strecke Bad Oldesloe - Neumünster enthalten ist, berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass bei der Betriebsaufnahme Ende 2011 dann in der Hauptverkehrszeit größere Fahrzeuge, bzw. Doppeltraktionen zum Einsatz kommen können.</p> <p>Eine ggf. erforderliche Vergrößerung des P+R-Stellplatzes in Altengörs könnte mit Landesmitteln gefördert werden. Voraussetzung ist, dass der zusätzliche Bedarf begründet wird. Die Pflege des Bahnhofsgrundstückes in Altengörs obliegt der DB Station&Service AG. Die Beschwerde des Amtes Trave-Land wird an die DB Station&Service AG weitergegeben.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Das vorgesehene Buslinien-Grundnetz sollte nicht nur eine einseitige Zubringerfunktion zur Bahn darstellen, sondern auch einen leistungsfähigen Verkehr unter Ausrichtung der Bedürfnisse des ländl. Raumes sicherstellen. Dies bedeutet, dass ein angemessener Verkehr insbesondere auch von den Gemeinden zu den ländl. Zentralorten sowie Unterzentren sichergestellt sein muss.</p>	416	<p>Der Entwurf des Buslinien-Grundnetzes basiert auf der Einbindung aller Ober- Mittel- und Unterzentren und ländlicher Zentralorte in Schleswig-Holstein. Die Gestaltung des ÖPNV im ländlichen Raum ist auf diesem Wege Bestandteil der geplanten Diskussion des Konzeptes mit den Akteuren vor Ort.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Vorab erlauben wir uns anzumerken, dass die Frist zur Stellungnahme angesichts der Bedeutung des LNVP unseres Erachtens wesentlich zu kurz bemessen ist. Von dem Vorhaben sind alle Gemeinden in Schleswig-Holstein betroffen. Die Auswirkungen stellen langfristige Weichenstellungen als Standortfaktoren für die Gemeinden dar. Innerhalb der kurzen Stellungnahmefrist ist eine detaillierte Befassung der Verwaltungen unter Einbindung der Selbstverwaltungsgremien nicht in dem der Bedeutung angemessenen Maße möglich. Dieses sollte für zukünftige Beteiligungsverfahren berücksichtigt werden.</p> <p>Die Ausrichtung am Entwurf des LEP sehen wir mit einiger Skepsis. Wir verweisen insofern auf unsere geäußerte Kritik am Entwurf des LEP. Die entsprechende Stellungnahme haben wir diesem Schreiben als Anlage beigefügt. Der LNVP unterstützt durch die Orientierung am LEP die Tendenz, insbesondere den Verkehr in Richtung der Oberzentren</p>	417	<p>Der Entwurf des LNVP zeigt, dass auch in Zukunft ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot notwendig ist. Wegen der finanziellen Situation sind neue, alternative Ideen notwendig. Der Hinweis auf den LEP-Entwurf, der eine Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der ÖPNV-Achsen vorsieht, soll die Erfordernis ländlicher Verkehre nicht schmälern. Mit dem Vorschlag eines Busliniengrundnetzes soll das Gesamtkonzept ÖPNV verbessert werden. Ziel ist ein ÖPNV-Angebot, welches die Belange möglichst vieler Nutzer berücksichtigt und nicht nur auf den Schülerverkehr (besonders in der Fläche) ausgerichtet ist. Eine Ergänzung des Bahn-Busnetzes durch Zubringerverkehre z. B. als alternative Bedienformen ist im LNVP explizit erwähnt.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

auszurichten. Diesen Ansatz stellen wir zwar nicht grundsätzlich in Frage, allerdings darf dies nicht zu einer Tendenz führen, insbesondere die Verkehrsverbindungen innerhalb des ländl. Raumes ausdünnen und damit den ländl. Raum zu Lasten der Oberzentren zu schwächen.		Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Amt Achterwehr: Die Strecke Kiel-Rendsburg ins Konzept der SRB aufnehmen	434	Die Strecke Kiel - Rendsburg kann nicht in das Konzept der SRB aufgenommen werden, da hier weiterhin eine Bedienung mit den SPNV-Leistungen der Strecke Kiel-Husum und ggf. den zusätzlichen Zügen zwischen Kiel und Rendsburg (Schnell-Langsam-Konzept) erfolgen soll. Eine Integration in das SRB-Konzept wäre nicht finanzierbar. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Amt Achterwehr: Die Angesprochene Kapazität gilt als ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des SPNV Angebots. Bei künftigen Ausschreibungen sollte ein deutlich größerer Wert darauf gelegt werden, da die Erfahrungen zeigen, dass die Fahrzeuge nicht immer den Anforderungen genügen.	435	Die Bieter erhalten Angaben zu aktuellen Fahrgastzahlen. Grundsätzlich ist in den Verkehrsverträgen vereinbart, dass die Verkehrsunternehmen für die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten selbst verantwortlich ist; ergänzend gibt die LVS Mindestkapazitäten vor. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen hängt auch von äußeren Faktoren ab, die nicht kalkuliert werden können. In diesem Fall müssen Land und Verkehrsunternehmen über die Anpassung der Fahrzeuggrößen oder eine Ausweitung des Angebotes verhandeln. Aufgrund der begrenzten Bahnsteiglängen, können Züge nicht immer im notwendigen Umfang verlängert werden. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrzeuge
Amt Achterwehr: Die Aussagen zu einem Buslinien-Grundnetz mit Taktverkehren und Abstimmung auf den integrierten Taktverkehr auf der Schiene sind zu unterstützen.	436	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Gemeinde Ellerau: Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges am Knotenpunkt der beiden Landesstr. L76 und L234	437	Die Beseitigung des Bahnübergangs könnte im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau Quickborn - Ulzburg-Süd erfolgen. Ein genauer Zeitplan kann hierfür jedoch nicht genannt werden. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Gemeinde Ellerau: - Fortsetzung des 2-gleisigen Ausbaus des Streckenabschnittes zwischen HENstedt-Ulzburg und Quickborn - Eine Taktverdichtung von bisher 20 Min. auf 10 Min. - Eine direkte Anbindung an den Hamburger Hbf. im Regelfahrplan der Linie A1	438	Die Ausbauplanungen der AKN sehen für die Linie A1 den durchgängigen zweigleisigen Ausbau zwischen Hamburg-Eidelstedt und Ulzburg-Süd vor. Ein genauer Zeitplan kann hierfür jedoch nicht genannt werden. Auch eine Taktverdichtung auf 10 min kann derzeit zeitlich nicht terminiert werden. Die Durchbindung der Linie A1 im Regelfahrplan bis Hamburg Hbf wird derzeit als nicht realisierbar betrachtet. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Gemeinde Ratekau: Die Gemeinde Ratekau hat nach wie vor ein großes Interesse an der Wiedereröffnung des Bhf. Ratekau an der Linie Lübeck-Puttgarden und begrüßt es außerordentlich, dass diese Maßnahme aus dem LNVP 2007 fortgeschrieben wurde.	439	Wird zur Kenntnis genommen! Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen

Stadt Flensburg (Nr. 50)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Auf Grundlage der beigefügten Resolution des Kreistages des Kreises Nordfriesland, des Kreistages des Kreises Schleswig-Flensburg und der Ratsversammlung der Stadt Flensburg zur Verkehrsanbindung des Landesteiles Schleswig halten wir es für erforderlich, die Beschleunigung auf der Eisenbahnhaupttrasse Hamburg-Flensburg-Dänemark voranzutreiben. Die Beseitigung der Langsamfahrstelle „Rendsburger Hochbrücke“ (auch nach der zur Zeit laufenden Ertüchtigung) stellt hierzu aus unserer Sicht die vorangige Maßnahme dar. Wir bitten um Aufnahme dieses Bearbeitungspunktes in die Systematik des Szenarios „Perspektive“.</p> <p>Am 05.11.2008 wird sich die Regionalversammlung der Region Sønderjylland-Schleswig mit einer Resolution zur Verbesserung der Infrastruktur in der Region Sønderjylland-Schleswig befassen (liegt als Anlage ebenfalls bei). Ein Hauptgesichtspunkt ist die stärkere Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehre. Darunter fällt auch die Hauptbahntrasse Hamburg-Flensburg-Kolding-Fredericia. Um der wachsenden Bedeutung dieser wichtigen Verbindungsstrecke im grenzüberschreitenden Fern- und auch Nahverkehr gerecht zu werden, ist es aus unserer Sicht notwendig, neben der Beseitigung der Langsamfahrstrecke Rendsburger Hochbrücke weitere Verbesserungen auf deutscher und dänischer Seite, in</p>	367	<p>Auch aus Sicht des Landes sollte die Rendsburger Hochbrücke langfristig durch einen Tunnel ersetzt werden, um den Schienenverkehr auf der Strecke Hamburg - Flensburg zu beschleunigen. Allerdings erscheint eine Realisierung eines solchen Ersatzbauwerkes bis 2025 (Betrachtungszeitpunkt Szenario "Perspektive") nicht realistisch.</p> <p>Weitere Möglichkeiten der Beschleunigung der Strecke Hamburg-Flensburg in Richtung einer durchgängigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Deutschland und Dänemark sollten ebenfalls in einer längerfristigen Perspektive betrachtet werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>grenzüberschreitender Kooperation, umzusetzen. Wir bitten diesen Aspekt ebenfalls in das Arbeitsprogramm des Szenarios „Perspektive“ aufzunehmen. Insbesondere verstehen wir darunter die Herstellung einer durchgängigen Hochgeschwindigkeitsstrecke in beiden Ländern.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass die Darstellung Flensburgs als ITF Knoten in der Karte „Buslinien-Grundnetz“ (Seite 85) eine unrichtige Eintragung darstellen müsste.</p>	
---	--

Stadt Neumünster (Nr. 52)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die nachfolgende Stellungnahme übersenden wir vorbehaltlich der Beschlussfassung der Ratsversammlung der Stadt Neumünster in der nächsten Sitzung am 02./03.12.2008.</p> <p>Den Beschluss der Ratsversammlung werden wir Ihnen nach der Sitzung unverzüglich zur Kenntniss geben.</p>	230	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Die Stadt Neumünster begrüßt grundsätzlich die Ziele und Inhalte des Entwurfes zum 3. LNVP 2008 bis 2012, die für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neumünster sowie des Umlandes Verbesserungen im ÖPNV und auch eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes und Eisenbahnknotens Neumünster bedeuten.</p> <p>Die Stadt Neumünster wird die Umsetzung der Ziele und Projekte als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.</p>	231	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Die Stadt Neumünster begrüßt diese Entwicklung und bittet das Land Schleswig-Holstein im Rahmen der Möglichkeiten, das derzeitige Angebot im Personen-Fernverkehr für die Zukunft zu sichern und ggf. weiter zu entwickeln.</p>	232	<p>Im Rahmen der Möglichkeiten wird das Land Schleswig-Holstein bei der DB Fernverkehr die Sicherstellung des Fernverkehrs fordern.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Die Stadt Neumünster als Eisenbahnknoten in der Mitte Schleswig-Holsteins nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Strecke Neumünster - Ascheberg nicht mehr im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten ist. Auch wenn z. Zt. keine wirtschaftliche Perspektive für eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personen- und/oder Güterverkehr gesehen wird, fordert die Stadt Neumünster den Erhalt der Trasse als Option für künftige Entwicklungen.</p>	233	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Die kommunalisierten ÖPNV-Mittel sind durch die Landesverordnung für 2009 bis 2012 auf 57,26 Mio. Euro gedeckelt.</p> <p>Bei den Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund erhält, greift die Dynamisierung nach dem Regionalisierungsgesetz bereits in 2009, so dass im Jahr 2012 der Stand des Jahres 2006 überschritten wird.</p> <p>Hätte sich das Land Schleswig-Holstein gegenüber den Kreisen und kreisfreien Städten so verhalten, wie es der Bund den Ländern gegenüber getan hat, müssten der Stadt Neumünster in den Jahren 2007 bis 2012 eigentlich insgesamt 150.000,00 € mehr an Zuschüssen für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Damit die Kreise und kreisfreien Städte entsprechend den Zielen der Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel, wie Gestaltungsspielraum für die anstehenden Herausforderungen im ÖPNV gerecht werden können, fordert die Stadt eine Dynamisierung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel entsprechend der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln, damit auch die Zuweisungen an die Kreise und kreisfreien Städte im Jahr 2012 wieder den Stand von 2006 erreichen.</p>	234	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein.</p> <p>Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>In der Abbildung 10, Seite 29 (genutzte Verkehrsmittel nach Städten und Kreisen in Prozent - 2007) ist für Neumünster ein ÖV-Anteil von 3 % ausgewiesen. In der Untersuchung von 2005 beträgt der ÖV-Anteil in Neumünster 4 %. Nach der Farbdarstellung im Balkendiagramm und der Summe der Anteile in 2007 müsste der ÖV-Anteil in Neumünster 5 % betragen. Dieser Anteil von 5 %, der im Vergleich zu den anderen</p>	235	<p>Die Werte für Neumünster sind korrekt angegeben. Die Balkenstärke wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Durch Rundungsdifferenzen kann es allerdings vorkommen, dass die Gesamtsumme nicht 100 % beträgt.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

kreisfreien Städten sehr niedrig ist, stimmt aber mit den Ergebnissen einer Haushaltsbefragung in Neumünster im Jahr 2002 (ÖPNV-Anteil = 5,7 %) überein. Die LVS wird gebeten, in der Abbildung 10 den ÖV-Anteil für Neumünster entsprechend zu korrigieren.		Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt
Die Stadt Neumünster begrüßt die dargestellten Großprojekte. Mit erster Priorität muss jedoch zur Erhöhung der Kapazität auf der Hauptstrecke Hamburg - Neumünster - Kiel das Ausbauprojekt auf der Strecke Hamburg - Elmshorn (Beseitigung des Engpasses) realisiert werden. Im Interesse der Stadt Neumünster als Logistikstandort muss im Hinblick auf die Feststellung in Kapitel 2.1 (Seite 16) bei den Ausbaumaßnahmen auch die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs berücksichtigt werden. Die Stadt Neumünster hat auch ein besonderes Interesse an den Verbesserungsmaßnahmen auf der Strecke Neumünster - Kaltenkirchen - Hamburg zur Stärkung der Entwicklungsachse "Nordgate".	236	Der dreigleisige Ausbau zwischen Elmshorn und Pinneberg hat auch für das Land eine hohe Priorität. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass entsprechende finanzielle Mittel des Bundes auch mittel- bis langfristig nicht zur Verfügung stehen und dass durch die Entscheidung zur Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) vermutlich eine Verlagerung von Güterverkehrsströmen eintreten wird, die für eine gewisse Entlastung der Strecke Hamburg - Elmshorn - Neumünster sorgen kann. Das Interesse an einer Stärkung der Achse Neumünster - Kaltenkirchen - Hamburg wird zur Kenntnis genommen. Wie genau eine Ausgestaltung dieser Achse aussehen kann, steht derzeit nicht fest. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan
Der Hauptbahnhof Neumünster (Abbildung 32) ist ITF-Knoten für die Regionalbuslinien 3525 Neumünster - Hohenwestedt und 360 Neumünster - Wankendorf - Ascheberg - Plön. Hinweis: In der im Internet eingestellten Kurzfassung (Auszug aus dem LNVP) ist in der Abbildung 32 die Buslinie 3525 Neumünster - Hohenwestedt nicht dargestellt. Wir gehen davon aus, dass die Fassung im Entwurf des 3. LNVP richtig ist.	237	Die Abbildung wird geändert. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Redaktionelles
Die Stadt Neumünster unterstützt die Forderung nach einer Erhöhung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Zugleich fordert die Stadt Neumünster aber auch, an einer evtl. Erhöhung zu partizipieren, indem dann eine entsprechende Dynamisierung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel erfolgt.	238	Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen. Würde das Land entscheiden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch auf die ÖPNV-Mittel zu übertragen, würden diese auch von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen sein. Unabhängig davon ist abzusehen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für Bus und Bahnverkehr langfristig nicht ausreichen werden, um weitere Angebotsmaßnahmen umzusetzen. Daher müssen aus Sicht des Landes weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung

SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft (Nr. 54)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Kreise PI & SE: Die empfohlene Beteiligung von Städten und Gemeinden an der ÖPNV-Finanzierung ist dahingehend zu differenzieren, als dass dies in den Kreisen PI und SE schon lange erfolgreich praktiziert wird.	278	Die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung von Städten und Gemeinden gilt es natürlich besonders dort zu prüfen, wo diese sich nicht an der Finanzierung ihres Nahverkehrsangebotes beteiligen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
SVG: Das gleiche (gemeinsamer Auftritt unter einer Marke) gilt im HVV und damit für die Kreise PI, SE, OD, RZ und sollte nicht verschwiegen, sondern ergänzt werden.	279	Die Ausführungen werden ergänzt. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Kommunikation
SVG: ...der Stadt Elmshorn ist durch "im Kreis Pinneberg" zu ersetzen, da gemäß ÖPNVG der Elmshorner Stadtverkehr vom Kreis ausgeschrieben wurde und eine Hervorhebung einzelner Städte u.E. hier zudem nicht relevant ist. Außerdem sollte der Kreis Herzogtum Lauenburg ergänzt werden, in dem es u.W. auch schon Ausschreibungen gegeben hat.	280	Der Absatz wird überarbeitet. Die Beispiele werden herausgenommen, da an mehreren Stellen in Schleswig-Holstein Wettbewerb unterschiedlichen Umfangs stattgefunden hat. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bus
SVG: Barrierefreier Zugang im AKN-Netz: Hier bitte einen Hinweis ergänzen, dass dies stationsseitig zwar stimmt, fahrzeugseitig aber (noch) nicht, ansonsten stünde dies in gewissem Widerspruch zu Abb. 04/S. 18.	281	Die Anmerkung wird aufgenommen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Fahrzeuge
SVG: Bitte dahingehend umformulieren, dass der HVV für Fahrten "zwischen Hamburg und den Kreisen PI, SE, OD und RZ sowie zwischen diesen" gilt, da dies nicht eine, sondern alle Fahrtrichtungen betrifft.	282	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>SVG:</p> <p>Das kann man gar nicht laut genug sagen. Es geht ja sogar soweit, dass der VU-individuelle Nutzen den Kundennutzen von Gemeinschaftstarifen bisweilen konterkariert, weil überdeckt und Kunden dazu verleiten kann, Vorteile nicht zu erkennen bzw. unnötige Fahrscheine zu lösen. Hier muss in geeigneter Weise gegengesteuert werden, darauf weisen wir auch in den RNVPs der Kreise PI und SE hin, weshalb dieser Punkt unsere volle Unterstützung hat!</p>	283	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Organisation und Zusammenarbeit: Es wird die Gründung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein angeregt. Dabei ist nicht zu übersehen, dass die HH-Randkreise bereits Bestandteil des HVV als einem sehr erfolgreichen Verkehrsverbund sind. Insofern sollte zumindest eine globale Aussage zur Abstimmung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein mit dem bereits vorhandenen HVV getroffen und letzterer an dieser Stelle nicht verschwiegen werden.</p>	284	<p>Die Abstimmung zwischen dem HVV und dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein wird künftig eine wichtige Rolle spielen. Wir werden diesem Thema bei der weiteren Vorbereitung des Verbundes den nötigen Raum geben.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Kreis SE:</p> <p>Bahnlinie R11 Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe: Hier bestehen Richtung Bad Oldesloe in der Hauptverkehrszeit Kapazitätsprobleme, die derzeit nur mit Hilfe eines separaten Entlastungsbusses gelöst werden können. Dies wird als systemunverträglich betrachtet und das Aufzeigen einer im LNVP-Entwurf nicht enthaltenen systemverträglichen Lösung erwartet, welche die Erhöhung der Bahnkapazitäten zum Inhalt hat. Dazu wird ein durchgehend zweigleisiger Ausbau gefordert, mit dem nicht nur Kapazitätsengpässe gelöst, sondern außerdem eine erhöhte Attraktivität per Fahrplanverdichtung auf einen 30-Min-Takt möglich würde; zudem sollte geprüft werden, ob die R11 ganz oder teilweise nach Hamburg bzw. Kiel durchgebunden werden kann.</p> <p>Bahnhof Bad Segeberg: Dieser befindet sich in mancherlei Hinsicht in einem unbefriedigenden Zustand, der LNVP-Entwurf bietet dafür keine Optimierungsansätze. Es wird daher erwartet, dass der LNVP-Entwurf Perspektiven für die Realisierung einer Bahnhofsumgestaltung in Bad Segeberg mit angemessenem Bahnhofsgebäude (inkl. HVV-Servicepunkt & bahnhofstypischen Einkaufsmöglichkeiten) und ausreichend dimensionierten und wettergeschützten Warteflächen sowie einer optimierten fußläufigen Anbindung an den ZOB bzw. die Innenstadt aufzeigt.</p> <p>Relation Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster: Die LNVP-Aussagen hierzu werden begrüßt, jedoch als nicht ausreichend betrachtet, weshalb der durchgehende zweigleisige Ausbau der gesamten Relation gefordert wird, um auch nördlich Kaltenkirchen die Grundlage für notwendige, attraktivere Fahrplanangebote zu schaffen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die HH-Flughafenanbindung im Sinne eines bestmöglichen verkehrlichen Nutzens unbedingt bis HH-Hbf. durchgebunden werden muss. Darüber hinaus muss auch hier die im LNVP in Bezug auf andere Projekte gemachte Aussage gelten, dass „diese Projekte (in ihrer verkehrlichen Zielsetzung anzupassen) und zu beschleunigen“ sind. Der LNVP soll entsprechend angepasst werden.</p>	285	<p>R11 NMS-Oldesloe: Eine Kapazitätserhöhung durch größere Triebwageneinheiten (z.B. LINT 58) oder Doppeltraktionen wird auch von der LVS als nötig erachtet.</p> <p>Angesichts der Entscheidung "pro FBQ" ist mit einem Ausbau der Strecke NMS-Oldesloe nicht zu rechnen. Für einen verkehrlich zur HVZ sinnvollen 30-Minuten-Takt wäre ein kurzer zweigleisiger Begegnungsabschnitt bei Wakendorf sinnvoll.</p> <p>Eine Weiterführung der R11 bis Hamburg ist angesichts der dafür notwendigen Zusatzkapazitäten (Sitzplätze und Trassen) kaum durchführbar (auch wenn die Durchbindung für viele Pendler natürlich komfortabel wäre). Die Aufstockung des RE um einen achten Dosto erscheint jedoch mittelfristig nötig.</p> <p>Bf. Bad Segeberg Eine Neugestaltung des Umfeldes des Bahnhofs Bad Segeberg fällt in den Aufgabenbereich der Stadt Bad Segeberg, die sich noch nicht abschließend zur Realisierung der vorliegenden Planung bekannt hat. Seitens der LVS wurden bereits detaillierte Aussagen zur Förderfähigkeit der Planungen getätigt. Eine der Dringlichkeit des Projektes entsprechende umfassende finanzielle Unterstützung ist sichergestellt.</p> <p>Ausbau HH-Kaltenkirchen-NMS: Ein Ausbau der Strecke sollte zunächst dort erfolgen, wo das größte Fahrgastpotential besteht bzw. sich fahrplantechnisch etwas bewirken läßt. Daher halten wir für weitere Ausbauvorhaben den Lückenschluß Quickborn-Ulzburg Süd zumindest auf Teilabschnitten zur Vermeidung von Zugkreuzungen zunächst für sinnvoller.</p> <p>Zur Flughafenanbindung siehe ITP-Untersuchung.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Es wird gesagt, dass „eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ohne wesentlich höhere Finanzierungsbeiträge (der Kreise) möglich, weil durch Effizienzsteigerungen finanzierbar ist“. Dieser Annahme wird entschieden widersprochen. Die Kreise PI & SE verbessern ihre ÖPNV-Finanzierungseffizienz zwar seit Jahren kontinuierlich, dennoch sind neue offensive Entwicklungsmaßnahmen (vgl. u.g. neue Buslinie 295) gerade nur durch deutlich höhere Finanzierungsbeiträge möglich, weil Effizienzsteigerungen größtenteils zur Kompensation von Kostensteigerungen eingesetzt werden müssen. Dies gilt umso mehr, wenn die Kreise nicht an steigenden Regionalisierungsmittelzuweisungen des Bundes ans Land beteiligt werden.</p>	286	<p>Es ist davon auszugehen, dass noch nicht in allen Kreisen und kreisfreien Städten, die Effizienz des vorhandenen Angebotes überprüft wurde. Daher ist davon auszugehen, dass in einigen Bereichen ohne zusätzliche Mittel das Angebot ausgeweitet werden kann.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Ideen zu Effizienzgewinnen im Busangebot sind zu allgemein gefasst, weil erneut ÖPNV-Kreiseigenmittel nicht genannt und Schulträgeranteile überhöht dargestellt werden.</p>	287	<p>Die Höhe der Schulträgeranteile (ca. 40 Mio. € für Schülerzeitkarten und Pauschalen für Verkehrsleistungen) haben wird dem Ergebnis einer Befragung der Kreise und kreisfreien Städte aus dem Jahr 2005 entnommen. Nach Angaben der Aufgabenträger belief sich der Einsatz der Eigenmittel für das erfragte Jahr 2004 auf insgesamt knapp 50 Mio. € (inkl. gesellschaftlicher Zuführungen an eigene Unternehmen). Da sich das Verkehrsangebot in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert hat, ist davon auszugehen, dass im ÖPNV vertraglich gebunden Mittel (Verkehrsvertrag bzw. Schülerbeförderungsverträge) nahezu in gleicher Höhe gezahlt werden (ca. 30 Mio. aus Verkehrsverträgen, 40 Mio. € für Schülerbeförderung). Auch bei den Zahlungen an eigene Verkehrsunternehmen haben wir eine gleichbleibenden Höhe unterstellt (ca. 30 Mio. €).</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

	Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Strukturen und Finanzierung: Es wird die landesweite ÖPNV-Gesamtfinanzierung dargestellt. Diese ist bezüglich des Busverkehrs folgendermaßen zu korrigieren: Nach der Novellierung des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) gibt es keine ÖPNV-zweckgebundene FAG-Pauschale mehr, die ist in den allgemeinen Schlüsselzuweisungen aufgegangen; Kreiseigenmittel fehlen ganz und sind zu ergänzen, denn die Kreise PI und SE leisten Jahr für Jahr ein erhebliches eigenes Engagement für einen attraktiven ÖPNV (und finanzieren per 2/3-Erstattung überdies die hier deshalb überhöht wirkenden Schulträgerzahlungen).</p> <p>Die Regionalisierungsmittel des Bundes steigen nach deutlichen Kürzungen ab 2009 wieder an. Im Sinne landesweiter Chancengleichheit bei der ÖPNV-Entwicklung sollen die ÖPNV-Aufgabenträger in geeigneter Weise an diesem Anstieg beteiligt werden.</p> <p>Gemäß novelliertem ÖPNVG statet das Land die ÖPNV-Aufgabenträger mit fixen Mitteln zur ÖPNV-Finanzierung aus (Kommunalisierungsmittel), die bis 2012 festgeschrieben sind (2009-2012: 57,26 Mio. EUR/a landesweit). Es ist korrekt, dass darin auch 8,7 Mio. EUR enthalten sind, die das Land auf Basis einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung den vier HH-Randkreisen zur Verfügung stellt. Dabei darf nicht verschwiegen werden, dass dies zum Ausgleich der besonderen Belastungen erforderlich ist, welche aus den notwendigen länderverbindenden ÖPNV-Leistungen im metropolitanen Verdichtungsraum resultieren, was zudem in § 6 (3) ÖPNVG explizit dargelegt ist. Dies ist zu ergänzen.</p>	<p>288 Die ehemaligen FAG-Mittel werden weiterhin aus Regionalisierungsmitteln bereitgestellt. Grundsätzlich sind diese Mittel im Sinne des RegGesetzes zu verwenden. Letzentliche entscheiden jedoch die Kreise darüber, wie diese Mittel eingesetzt werden. Viele Kreise sind darüberhinaus mit Eigenmitteln an der Finanzierung des Nahverkehrs (z. B. über Schulträgerzahlungen) beteiligt.</p> <p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Das Land hat entschieden, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel nicht an die Aufgabenträger weiterzugeben. Eine Weitergabe der Dynamisierung würde auch bedeuten, dass bei erneuter Kürzung der Regionalisierungsmittel, diese in gleichem Maße an die Aufgabenträger weitergegeben wird.</p> <p>Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Grundlage der Kommunalisierung ist, die Übertragung der Mittel in einen Gesamtpf. Die ursprüngliche Mittelherkunft spielt dabei keine Rolle mehr. In §6 (3) ÖPNVG werden die unterschiedlichen Verwendungszwecke genannt. Es wird aber genau wie bei den ehemaligen § 45a-Mitteln nicht differenziert, welche Mittel für welchen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Eine gesonderte Nennung des ÖRV-Anteils würde den Wunsch nach sich ziehen, auch andere Finanzierungsanteile zu benennen. Dies ist aus den bekannten und oben benannten Gründen nicht zielführend.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>SVG:</p> <p>Hier ist zu ergänzen, dass dies analog zum SHT ebenfalls seit Dezember 2002 so ist und dass der HVV-Tarif überdies auch für Fahrten nach/von Hamburg gilt. Dies korrespondiert mit der in Kap. 1/S. 9 richtigerweise getroffenen Aussage, dass SH & HH ein Verkehrsraum sind. Außerdem stünde die hiesige Aussage andernfalls in teilweise Widerspruch zu Kap. 4.2/S. 56.</p>	<p>289 Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Kreis PI:</p> <p>Relation Hamburg - Elmshorn - Westerland/Flensburg/Kiel: Alle hier aufgezeigten Maßnahmen werden begrüßt und sollen angesichts der „heute bereits erreichten Kapazitätsgrenze“ (Zitat LNVP) schnellstmöglich realisiert werden, was auf Basis der Verankerung der auf der Strecke Hamburg - Elmshorn geplanten Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2003 voranzutreiben ist. Diese Projekte sind unbedingt „in ihrer verkehrlichen Zielsetzung anzupassen und zu beschleunigen“ (Zitat LNVP). Für den Verdichtungsraum Uetersen/Tornesch sollen über den Bf. Tornesch im Rahmen der Möglichkeiten mehr schnelle Direktverbindungen zum Hamburger Hbf. eingerichtet werden. Darüber hinaus ist beim S-Bahn-Ansatz zu gewährleisten, dass gegenüber dem Status quo keine Reisezeitnachteile entstehen.</p> <p>Bahnhof Elmshorn: Dieser befindet sich auch und gerade vor dem Hintergrund seiner hohen Bedeutung in mancherlei Hinsicht in einem unbefriedigenden Zustand, der LNVP-Entwurf bietet dafür keine Optimierungsansätze. Es wird daher erwartet, dass hier Perspektiven für die Realisierung einer Bahnhofs- und -umfeldneugestaltung inklusive notwendiger Funktionalitäten (z.B. ÖPNV-Verknüpfung) aufgezeigt werden.</p> <p>Relation Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster: Die LNVP-Aussagen hierzu werden begrüßt, denn eine solche Verbindung kann gerade für den Bereich Quickborn/Hasloh/Bönningstedt, der über attraktive Busverbindungen nach Norderstedt verfügt, in Bezug auf den Flughafen sehr nützlich sein.</p>	<p>290 Relation Hamburg - Elmshorn - Westerland/Flensburg/Kiel:</p> <p>Das Land setzt sich für eine schnelle Realisierung des Streckenausbaus ein, der jedoch auf eine Finanzierung mit Bundesmitteln angewiesen ist. Vor dem Hintergrund der anstehenden Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung ist und der Verlagerung von Verkehrsströmen auf diese Achse, müssen die Realisierungschancen verhaltener eingeschätzt werden. Es werden daher auch Optionen mit Infrastrukturzuständen untersucht werden müssen, bei denen kein vollständiger Ausbau der Achse Pinneberg-Elmshorn unterstellt werden kann.</p> <p>Der Wunsch nach weiteren Direktverbindungen von Tornesch zum Hamburger Hauptbahnhof ist verständlich, kann aber durch einen RE-Halt nicht verwirklicht werden. Eine in der Diskussion befindliche Express-S-Bahn könnte dem Verlangen aber entgegenkommen.</p> <p>Bahnhof Elmshorn:</p> <p>In Elmshorn ist ein umfassendes Modernisierungsprojekt im LNVP-Entwurf dargestellt. Die genauen Modalitäten hierfür werden in Gesprächen mit der Stadt Elmshorn und der DB AG entwickelt. Die SVG war bisher in diese Gespräche eingebunden.</p> <p>Relation Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster:</p> <p>Die konzeptionelle Betrachtung dieser Relation wird weiterhin ein Schwerpunkt der Überlegungen des Landes für eine Verbesserung der von Hamburg nach Schleswig-Holstein reichenden SPNV-Achsen sein.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Buslinien-Grundnetz: Die Entwicklung eines attraktiven, vertakteten landesweiten Buslinien-Grundnetzes zur Ergänzung des SPNV-Netzes ist prinzipiell sinnvoll, wenn auch in der Zuständigkeit der Kreise liegend. Die Kreise Pinneberg und Segeberg haben bereits in ihren 2. Regionalen</p>	<p>291 Das Busliniengrundnetz ist ein Vorschlag, der in den nächsten Jahren mit den Kreisen und kreisfreien Städten auf Umsetzbarkeit geprüft werden sollte. Sicherlich gibt es bereits viele Verbindungen in Schleswig-Holstein, die sehr gut mit der Bahn oder mit weiterführenden Bussen verknüpft sind. Eine optimale Anbindung aller Zentren wird mit dem vorhandenen Angebot bzw. den vorhandenen Mitteln und/oder</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Nahverkehrsplänen (RNVP) für ihre Gebiete solche Netze entwickelt, welche der LNVP-Entwurf im wesentlichen übernommen hat, was zu begrüßen ist. An einigen Stellen jedoch geht der LNVP-Entwurf über die RNVP-Grundnetze hinaus:</p> <p>PI: So findet sich eine Grundnetzrelation zwischen Elmshorn und Kollmar (IZ) sowie eine andere zwischen Barmstedt und Itzehoe (IZ). Der verkehrliche Sinn wird in beiden Fällen zumindest deutlich bezweifelt, weswegen diese zu streichen bzw. notfalls zu einer Grundnetzlinie 2. Ordnung herabzustufen sind, so man zu dem Ergebnis kommt, eine solche 2. Grundnetzlinie überhaupt für sinnvoll zu halten und schaffen zu wollen.</p> <p>SE: So findet sich auf innerhalb Norderstedts (auf der Schleswig-Holstein-Straße östlich der U1 nachdem an diese angebunden wurde) ein Grundnetzabschnitt, dessen verkehrlicher Nutzen nicht erkennbar und daher zu streichen ist. Dazu kommt eine Grundnetzrelation zwischen Bad Segeberg und Ahrensböök (OH), deren verkehrlicher Sinn zumindest deutlich bezweifelt wird, weswegen auch diese zu streichen bzw. notfalls zu einer Grundnetzlinie 2. Ordnung herabzustufen ist, so man zu dem Ergebnis kommt, eine solche 2. Grundnetzlinie überhaupt für sinnvoll zu halten und schaffen zu wollen.</p> <p>Sicherlich wurzelt die hier aufgeworfene Problematik in dem Ansatz, alle zentralen Orte miteinander verbinden zu wollen, was prinzipiell nachvollziehbar, im Einzelfall aber über die tatsächlichen Marktpotenziale hinausgehend sein dürfte. Eine sinnvolle LNVP-Ergänzung stellt hingegen die am 14.12.2008 in Betrieb gehende neue Buslinie 295 Pinneberg (PI) - Bönningstedt - Garstedt (SE) dar. Eine anteilige Weitergabe von steigenden Regionalisierungsmittelzuweisungen des Bundes an die Kreise wäre in diesem Kontext außerdem sehr sinnvoll, um somit die Realisierungswahrscheinlichkeit des hier angeregten Grundnetzes zu steigern.</p>	<p>aufgrund bestehender Zwangspunkte (z. B. Schülerverkehr) nicht möglich sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einigen Regionen noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen.</p> <p>PI: Die Grundnetzrelation zwischen Elmshorn und Kollmar wird im Buslinien-Grundnetz korrigiert. Sie folgt nun dem Verlauf der Linie 6523 Elmshorn-Glückstadt. Der Streckenabschnitt Barmstedt-Itzehoe verbleibt in der Karte, deren Ziel es ist, alle Ober- Mittel- und Unterzentren sowie ländliche Zentralorte im Buslinien-Grundnetz vorerst zu berücksichtigen. Die Karte ist ein Vorschlag, der als Diskussionsbasis dienen soll. Im Rahmen der anschließenden Abstimmung mit den Aufgabenträgern in den nächsten Jahren kann eine weitere Unterteilung in verschiedene Netzebenen und die Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit einzelner Streckenabschnitte genauer geprüft werden.</p> <p>SE: Der Linienverlauf der Linie 594 innerhalb Norderstedts wird im Buslinien-Grundnetz korrigiert. Der Streckenabschnitt Bad Segeberg-Ahrensböök verbleibt in der Karte, deren Ziel es ist, alle Ober- Mittel- und Unterzentren sowie ländliche Zentralorte im Buslinien-Grundnetz vorerst zu berücksichtigen. Die Karte ist ein Vorschlag, der als Diskussionsbasis dienen soll. Im Rahmen der anschließenden Abstimmung mit den Aufgabenträgern in den nächsten Jahren kann eine weitere Unterteilung in verschiedene Netzebenen und die Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit einzelner Streckenabschnitte genauer geprüft werden.</p> <p>Die Buslinie 295 Pinneberg-Bönningstedt-Garstedt wird in das Buslinien-Grundnetz aufgenommen.</p> <p>In erster Linie sollte im Rahmen der Diskussion über das Buslinien-Grundnetz geprüft werden, ob die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr verbessert werden kann. Wie zusätzliche Angebote finanziert werden können, muss am konkreten Fall geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Kreise PI & SE:</p> <p>Die empfohlene Beteiligung von Städten und Gemeinden an der ÖPNV-Finanzierung ist dahingehend zu differenzieren, als dass dies in den Kreisen PI & SE schon lange erfolgreich praktiziert wird.</p>	<p>292 Die Beteiligung von Städten und Gemeinden ist ein Vorschlag für alternative Finanzierungsform. Diese Möglichkeit gilt es natürlich besonders dort zu prüfen, wo Städte und Gemeinden sich nicht an der Finanzierung ihres Nahverkehrsangebotes beteiligen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>

TV Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V. (Nr. 56)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Der Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH) widmet sich seit Jahren intensiv dem Thema „Verkehr und Tourismus“. Seit dem Jahr 2001 ist es einer der zentralen Punkte unseres Arbeitsprogramms, da der Erreichbarkeit von Urlaubsdestinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Mobilität innerhalb des Landes gerade für die Zukunft eine entscheidende Rolle bei der Wahl eines Urlaubsziels zukommen wird. Für Schleswig-Holstein erhält dieser Umstand wegen seiner peripheren Lage eine besondere Bedeutung: Will man von der derzeit zu beobachtenden Inlandsorientierung der Urlauber profitieren, ist eine schnelle, gute, umsteigefreie, bequeme und günstige Anreise gekoppelt mit der entsprechenden Mobilität am Urlaubsort unabdingbare Voraussetzung dafür. Insbesondere die Umsetzung des Tourismuskonzeptes des Landes mit der Fokussierung auf die Zielgruppen „Familien mit Kindern“, „Best Ager“ und „Anspruchsvolle Genießer“ macht eine Verbesserung der Anreise- und Ausflugsmöglichkeiten notwendig.</p> <p>Daher wird die vorgesehene Unterstützung des Tourismuskonzeptes für Schleswig-Holstein mit der Zielsetzung, die Erreichbarkeit von Tourismusorten und die Vernetzung touristischer Ziele durch bedarfsgerechte Angebote zu verbessern, sehr begrüßt.</p> <p>Die Anbindung Schleswig-Holsteins per Straße, Schiene, auf dem Wasser- und Luftweg sowie die Mobilität der Urlauber in den Orten und Regionen ist wesentlicher Bestandteil des Gutachtens „Optimierung der touristischen Infrastruktur“, das momentan im Entwurfsstadium vorliegt und bzgl der Inhalte und deren weiterer Umsetzung zwischen Land und TVSH erörtert wird. Unabhängig vom Ausgang dieser Diskussion möchten wir schon heute die aus unserer Sicht wesentlichsten Erkenntnisse für den ÖPNV in den Prozess der Erstellung des LNVP einbringen.</p> <p>Zusammenfassend wird folgende Einschätzung im Ergebnisbericht</p>	<p>360</p>	<p>Die LVS ist an den ÖPNV-relevanten Ergebnissen des Gutachtens „Optimierung der touristischen Infrastruktur“ sehr interessiert und würde gerne im Rahmen einer Präsentation oder eines Gesprächs mehr über die Inhalte und das weitere Vorgehen erfahren.</p> <p>Durch den Taktverkehr in Schleswig-Holstein sind viele Mittel- und Oberzentren direkt oder über kurze Umsteigeverbindungen miteinander verbunden. Insofern würde uns interessieren, ob konkrete Beispiele von unzureichenden und/oder von Touristen häufig genutzten Verbindungen benannt sind.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Tourismus</p>

<p>getroffen:</p> <p>Mit Ausnahme von Hamburg existieren kaum durchgängige Bahnverbindungen in andere Metropolen. Insgesamt problematisch für die Anreise werden die Verlustzeiten beim Übergang von einem Verkehrsmittel auf das andere, ergänzt durch die Unbequemlichkeiten beim Umstieg, eingeschätzt.</p> <p>Die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe im Hamburger Umland, die sich in Zukunft durch das zu erwartende weiter steigende Verkehrsaufkommen auf der Straße und auch z.B. durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung verschärfen werden, erfordern den Ausbau des Schienennetzes. Die vom Land geforderte zügige Umsetzung des Drei-Achsen-Konzeptes für den Ausbau des SPNV wird daher begrüßt.</p> <p>Hinsichtlich der Qualität der Erreichbarkeit besteht Optimierungsbedarf v.a. an den Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Umsteigepunkten. Auch die Qualität der Verkehrsträger selbst ist verbesserungswürdig: Die Erlebnis- und Wohlfühlatmosphäre könnte z.B. von moderneren Verkehrsmitteln und zielgruppenorientierten Services profitieren.</p> <p>Bezug nehmend auf die Mobilität vor Ort und die ergänzenden Serviceleistungen besteht hier vor allem Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Kommunikation bestehender Angebote sowie der bedarfsgerechten Verknüpfung dieser untereinander.</p> <p>Grundsätzlich ist die Notwendigkeit zur Barrierefreiheit der Verkehrsträger, deren Zugang sowie ergänzende Serviceleistungen, wie z.B. der Gepäcktransport, zu betonen; dies sicherlich nicht nur aus dem Blickwinkel der Urlauber mit Handicap, sondern als Basis für alle Urlauber, insbesondere auch die Familien mit kleinen Kindern oder die Best Ager. Insofern werden die Ausführungen im LNVP zu diesem Thema begrüßt.</p> <p>Zahlreiche Verbesserungsvorschläge sind in dem Ergebnisbericht zur „Optimierung der touristischen Infrastruktur“ aufgeführt, die teilweise in den Szenarien des LNVP Niederschlag finden, deren Bedeutung jedoch noch einmal nachdrücklich betont werden sollen. Die Empfehlungen beziehen sich auf folgende Bereiche:</p>	
<p>A. Bauliche und verkehrliche Verbesserungen Bahn</p> <p>1. Ausbau der Marschbahn unter Vorlage eines verlässlichen Zeit- und Finanzierungsplans mit mittelfristigem Zeithorizont</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgängige Zweigleisigkeit realisieren (Niebüll-Westerland, Bereich Eiderbrücke und Hattstedt) - Beseitigung der Langsamfahrstrecken (z.B. Itzehoe-Heide) - Elektrifizierung der Strecke - Flügelung von Niebüll nach Dagebüll - Sanierung der Kanalhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal - Modernisierung veralteter Signaltechnik (z.B. Niebüll-Westerland) - Reduzierung der zahlreichen Bahnübergänge - Durchgängige ganzjährige Verbindung Niebüll-Esbjerg - Reisezeitverkürzung für die Strecke Westerland-Hamburg, - Einsatz von Expresszügen bzw. Sprinterzügen Hamburg-Westerland mit Halten in Itzehoe, Heide, Husum und Niebüll - Anbindung an Hamburg Hauptbahnhof als Voraussetzung für die Übergänge ins IC-Netz sowie zum Flughafen wird begrüßt - Ausbau von IC-Fernverkehrsverbindungen über Hamburg hinaus <p>Für die Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Vorlage eines verlässlichen Zeit- und Finanzierungsplans mit einem mittelfristigen Zeithorizont gefordert, ein Verweis auf die Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (ab 2015) kann nicht akzeptiert werden.</p> <p>2. Ausbau des SPNV nach Hamburg („Drei-Achsen-Konzept“) auch unter Prüfung der Erweiterung des HVV auf den Kreis Dithmarschen</p> <p>3. Sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Expressverbindungen Hamburg-Kiel - Schaffung von Expressverbindungen Hamburg-Lübeck - Verbesserung des Angebots Lübeck-Puttgarden 	<p>361 zu 1.</p> <p>Auch seitens des Landes Schleswig-Holstein wird eine Elektrifizierung und durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke Itzehoe-Westerland als wünschenswert angesehen. Die Maßnahme der Elektrifizierung wurde daher für den BVWP angemeldet. Mit Gesamtkosten allein für die Elektrifizierung, die nach heutigen Maßstäben bei mindestens zwischen 200 und 300 Mio. € liegen dürften, ist ein Realisierungshorizont derzeit jedoch nicht zu erkennen. Dabei ist auch zu beachten, dass für finanzielle Unterstützungen des Landes für ein solches Elektrifizierungsprojekt derzeit kein Spielraum besteht. Ähnliches gilt auch für die Realisierung der Zweigleisigkeit.</p> <p>Die Sicherungstechnik der Strecke Hamburg - Westerland ist in Abschnitten modernisierungsbedürftig. In den vergangenen Jahren konnte durch den Bau neuer Stellwerke in Itzehoe und Husum (jeweils mit größeren Fernsteuerbereichen) jedoch bereits ein erster Modernisierungsschub erzielt werden. Es bleiben jedoch noch die Bereiche St.-Michaelisdonn-Heide-Friedrichstadt und Niebüll-Westerland die mit neuer Sicherungstechnik ausgestattet werden müssen. Dabei sind die Planungen für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in Heide (das den Bereich von St. Michaelisdonn bis Friedrichstadt umfassen wird) schon sehr weit vorangeschritten. Das ESTW Heide soll 2010/2011 in Betrieb gehen. Die im Bahnhof Heide erforderlichen Umbaumaßnahmen werden gleichzeitig für ein grundlegende Modernisierung des Bahnhofes genutzt.</p> <p>Für den Abschnitt Niebüll-Westerland lassen sich zur Modernisierung der Sicherungstechnik und zum zweigleisigen Ausbau noch keine Zeitangaben machen. Durch den Bau von Außenbahnsteigen in Klanxbüll, Morsum und Keitum in Verbindung mit neuen Über-, bzw. Unterführungen in diesen Bahnhöfen zwischen den Jahren 2002 und 2005 konnte die Leistungsfähigkeit der Strecke aber bereits wesentlich verbessert werden. Die geplante Herrichtung des Kreuzungsbahnhofes Lenschallig und des Bahnhofs Keitum für gleichzeitige Einfahrten wird den Betriebsablauf ebenfalls verbessern.</p> <p>Die 2008 abgeschlossene Sanierung der Hochbrücke Hochdonn hat bereits zu einer Entspannung des Betriebes geführt. Die Brücke kann mittlerweile wieder zweigleisig mit 80 km/h befahren werden.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		<p>Die Reduzierung der zahlreichen Bahnübergänge hat auch aus Sicht des Landes eine große Priorität. Es ist jedoch zu beachten, dass erforderliche Ersatzbauwerke in der Regel sehr teuer sind und insbesondere von den Kommunen finanzielle Beteiligungen erfordern (Regelungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz), die diese nicht tragen wollen bzw. können.</p> <p>Eine ganzjährige Führung durchgehende Züge Niebüll-Esbjerg ist ggf. ab Ende 2010 möglich, da hierfür eine Option im laufenden dänischen Ausschreibungsverfahren abgefragt wird.</p> <p>Die Realisierung von Sprinterzügen Hamburg - Westerland ist abhängig von der Finanzierbarkeit dieser zusätzlichen Leistungen. Im Sommer 2008 verkehrte an 10 Samstagen bereits ein Direktzugpaar mit wenigen Halten von Westerland zum Hamburger Hauptbahnhof und zurück. Möglicherweise können diese Leistungen schrittweise weiter ausgebaut werden. Eine Führung aller Züge aus Westerland zum Hamburger Hauptbahnhof scheitert aber weiterhin an den nicht zur Verfügung stehenden Fahrplantrassen (überlastete Strecke im Zulauf auf Hamburg Hauptbahnhof).</p> <p>Das Land hat keinen Einfluß auf die konkrete Ausgestaltung des Fernverkehrsangebotes der DB AG.</p> <p>zu 2.</p> <p>Der Ausbau des SPNV nach Hamburg entspricht den Zielen des LNVP. Eine Ausweitung des HVV auf den Kreis Dithmarschen ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>zu 3.</p> <p>Entsprechende Verbesserungen sind im LNVP dokumentiert.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>B Qualitätsverbesserungen Bahn Attraktivierung der Bahnhöfe als Welcome-Areale/Eingangstore in die Regionen als Erweiterung der Aussagen unter dem Punkt 4 Stationsprogramm, S. 55) 1. Modernes, sauberes Wagenmaterial 2. Verstärkte Kooperation von Verkehrsträgern und Tourismus 3. Verbesserung des Service 4. Optimierung von Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln 5. Preisgestaltung - Anerkennung des SH-Tarifs im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG - Schaffung von preislich attraktiven Angeboten für Urlauber 6. Mehr Platz für Gepäck im Überkopfbereich.</p>	<p>362</p>	<p>Die meisten der geforderten Punkte sind im LNVP bereits ausgeführt, da sie nicht nur Touristen betreffen.</p> <p>Die Anerkennung von Nahverkehrstarifen im Fernverkehr ist eine unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn AG. Die Deutsche Bahn AG fordert hierfür einen finanziellen Ausgleich, dessen Höhe aus Sicht des Landes nicht angemessen ist. Die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG müssen hier weitergeführt werden. Die Benennung eines angestrebten Umsetzungstermins, könnte die Verhandlungsposition des Landes schwächen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>C Ergänzungen im straßenseitigen ÖPNV</p> <p>1. Ausbau zentraler Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern Bahn, Bus und Fähre in Heide, Husum, Niebüll und Dagebüll</p> <p>2. Schnellbus Niebüll - Flensburg als ergänzendes Instrument im touristischen Ausflugsverkehr</p> <p>3. Bus Express Sønderborg (DK) - Flensburg - Husum - ggf. bis Nordstrand Hafen</p> <p>4. Schnellbus Lübeck - Ostseeferienland mit den Orten Grömitz, Kellenhusen und Dahme zur Förderung des Ausflugsverkehrs aber auch zur direkten Anbindung an den von Ryanair angeflogenen Flughafen</p> <p>5. Busverbindung zwischen Schlüttsiel und Dagebüll als Grundlage für eine Rundtour Inseln und Halligen</p> <p>Diese Aufzählung stellt Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ohne Anspruch auf Vollständigkeit dar, die im Rahmen des Fachbeitrages Verkehr zum Konzept für die Optimierung der touristischen Infrastruktur in Schleswig-Holstein erarbeitet wurden. Dies können nur Hinweise und Anregungen hinsichtlich möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele sein. Jede Einzelmaßnahme bedarf vertiefender Betrachtungen zu Fahrgastpotenzialen und Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Einzelfall.</p>	<p>363</p>	<p>Der LNVP schlägt die Einführung eines Buslinien-Grundnetzes vor, welches möglichst auf die Belange vieler Kunden abgestimmt sein soll. Die benannten Verbindungen sind größtenteils im Vorschlag für ein Buslinien-Grundnetz enthalten. Die Umsetzung wird mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen vor Ort diskutiert.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>D Mobilität am Urlaubsort</p> <p>1. Vernetzung Tourismus und Verkehrsträger (Runde Tische und Arbeitsgruppen)</p>	<p>364</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tourismus</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>2. Ausbau besonderer, spannender Mobilitätsformen (z.B. Seebäderverkehr, historische Züge)</p> <p>3. Bedarfsgerechte ÖPNV-Systeme (z.B. „Kulturzüge“ von Westerland nach Hamburg, Bäderbusse, Kulturbusse, Ausflugsfahrten)</p> <p>Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen ebenfalls die unzureichende Abstimmung von Verkehrsplanung und Tourismus bei der Angebotsgestaltung von attraktiven Angeboten für die Urlauber und darüber hinaus eine mangelnde Information über bereits bestehende Möglichkeiten. Daher richten sich die folgenden Empfehlungen gleichermaßen an Verkehrsträger und Tourismusakteure. Eine mögliche Unterstützung könnte gemeinsam von Land, LVS und TVSH in Form von Mobilitätsberatern erfolgen, die für einen begrenzten Zeitraum mit finanzieller Unterstützung des Landes die Vernetzung fördern, die Angebotsgestaltung forcieren und die Verbesserung der notwendigen Information und Kommunikation der Gäste anregen. Insofern unterstützen wir die Planung auf S. 61 zum Einsatz der Mobilitätsberater. Der Aufbau der im Folgenden erwähnten touristischen Mobilitätsplattform ist eine weitere Maßnahme, die durch Land, Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein und LVS nach Empfehlung der Gutachter umgesetzt werden sollte.</p>		
<p>E. Information und Kommunikation und Kooperation (als Ergänzung zu den Ausführungen im LNVP zum Punkt 4.3 Kommunikation, S. 59)</p> <p>1. Verbesserung der Informationen über Anreisemöglichkeiten in den Kommunikationsmedien der Orte (Prospekte, Internet)</p> <p>2. Verbesserung der Information über Ausflüge mit dem ÖPNV</p> <p>3. Aufbau einer touristischen Mobilitätsplattform für das Land und die Regionen (umfassende Darstellung im Ergebnisbericht des Gutachtens „Optimierung der touristischen Infrastruktur“)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umfassendes Informationsportal zu touristischen und verkehrlichen Aspekte - Verknüpfung von Information, Angebot und Service - Vernetzung verschiedener Verkehrsträger <p>4. Einsatz von Mobilitätsberatern</p>	365	<p>Die in der Stellungnahme geforderten Punkte sind auf der Seite 61 des LNVP- Entwurfes weitestgehend berücksichtigt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tourismus</p>
<p>Die Region Angeln-Schwansen ist schon heute durch eine hohe Tourismusintensität des Standortes Damp geprägt. Damp plant mittelfristig deutliche Kapazitätserweiterungen, die zusätzliche Verkehrsströme zur Folge haben, die durch den angestrebten Ganzjahresbetrieb auch Auswirkungen auf die zeitliche Frequentierung haben werden. Der Bau eines Edutainmentcenters mit seiner Angebotsausrichtung auf Gäste aber auch auf die Bevölkerung der Region wird zudem zusätzlich regionale Verkehre zur Folge haben. „Port Olpenitz“ wird darüber hinaus eine hohe zusätzliche Verkehrsnachfrage für die Region mit sich bringen. Sowohl die derzeitige touristische Bedeutung als auch die wachsenden Kapazitäten mit ihren unterschiedlichen Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten von Übernachtungs- und Tagesgästen sind in dem Entwurf nicht berücksichtigt. Schon heute muss die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln als völlig ungenügend bezeichnet werden. Insofern schlagen wir hier eine Abstimmung mit den verantwortlichen touristischen Akteuren der Region mit dem Ziele einer deutlichen Verbesserung der Situation vor.</p>	366	<p>Die geplante Maßnahmen am Port Olpenitz sollte zum Anlass genommen werden, rechtzeitig gemeinsam mit dem Kreis, den touristischen Akteuren und dem Land bzw. der LVS ein angemessenes ÖPNV-Angebot zu planen. Land und LVS stehen für Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.</p> <p>Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Tourismus</p>

VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (Nr. 61)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Normal 0 21 MicrosoftInternetExplorer4</p> <p>Im Text sollte es lauten: „...hinaus gilt derzeit der Tarif der Deutschen Bahn AG.“</p>	66	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Mio. fehlt</p>	67	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>
<p>Normal 0 21 MicrosoftInternetExplorer4Wir weisen darauf hin, dass auf den von der VMV federführend betreuten Linien Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock und Lübeck – Bad Kleinen langfristig der Einsatz von Fahrzeugen mit 550 mm bzw. 600 mm Fußbodenhöhe vorgesehen ist und daher die Bahnsteighöhe dementsprechend 550 mm betragen sollte. Insbesondere bei der Modernisierung des Bahnhofs Büchen (Punkt 4.19) ist dies zu bedenken.</p>	68	<p>Die Bahnsteige der Strecke Hamburg - Büchen - Schwerin und der Strecke Lübeck - Bad Kleinen wurden bisher mit Bahnsteighöhen von 55 cm modernisiert, bzw. neu errichtet (Lübeck-St. Jürgen). Aus Sicht des Landes ist hier die Bahnsteighöhe Mecklenburg-Vorpommerns maßgebend. Auch bei der Erneuerung des Bahnsteigs 1 in Büchen soll so verfahren werden. Dies hat die LVS gegenüber der DB Station&Service AG auch so geäußert.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

	Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen
<p>Normal 0 21 MicrosoftInternetExplorer4</p> <p>Der Verkehrsvertrag für die Linie Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock (Teilnetz Ostseeküste) läuft bis Dezember 2019.</p> <p>Die Betriebsaufnahme Lübeck – Bad Kleinen ist für Dezember 2012 vorgesehen.</p>	<p>69 Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>

Stadt Bargteheide (Nr. 62)

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Ich begrüße die geplanten Projekte zur Optimierung auf der Strecke Hamburg-Lübeck. Für den Standort Bargteheide ist eine Verbesserung der Taktung von großer Bedeutung. Daher bekräftige ich den Wunsch, die 1/2-Stunden-Takt auch auf der Regionalbahn, die in Bargteheide hält, einzurichten, oder alternativ diese Taktung zumindest durch teilweise Halt des Regionalexpresses zu ermöglichen.</p>	54	<p>Bargteheide ist bereits heute alle 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit (Mo-Fr) mit der RB an Hamburg angebunden. Ansonsten besteht ein Stundentakt Eine Ausweitung dieses Taktes über den gesamten Tag ist eine Frage der finanziellen Möglichkeiten (auch in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen) und der Frage der Trassenkapazität.</p> <p>Ein RE-Halt in Bargteheide wäre nur dann sinnvoll, wenn dadurch Einsparungen bei den RB-Leistungen (Entfall Oldesloe-Ahrensburg, Auflassung von Kupfermühle) möglich sind. Dieses Thema wird im weiteren Verlauf der Diskussion um die S4 (Endpunkt Ahrensburg-Nord oder Bad Oldesloe) näher untersucht werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Bezüglich der als Schwerpunkt formulierten Ziele der Verbesserung des Wartekomforts und des Kundenservices, dränge ich auf die Erhaltung des Bahnhofes mit der Funktion als Empfangsraum und betrieb eines Service-Centers. Die persönliche Betreuung der Kunden ist eine deutlich bessere Serviceleistung als die zum Teil kompliziert zu bedienenden neuen Automaten und in vielen Fällen auch nicht durch diese zu ersetzen. Und dies gilt nicht nur in Bezug auf ältere Menschen, die mit der Technik nicht vertraut sind.</p>	55	<p>siehe Beantwortung zur zweiten Stellungnahme zu diesem Thema</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Auch das Offenhalten der Wartehalle mit Kioskbetrieb stellt eine andere Ebene des Kundenservices dar im Vergleich zu zugigen halboffenen Wartehäuschen auf dem Bahnsteig. Teil der o. g. Aufgabe über eine provisorische Containerlösung abzudecken stellt sich aus meiner Sicht nicht als Alternative dar.</p>	56	<p>Auch seitens des Landes wird ein großer Wert auf belebte Bahnhofsgebäude gelegt, unmittelbare Einflussmöglichkeiten auf die genaue Ausgestaltung des Fahrkartenverkaufs bestehen jedoch nicht. Allerdings wurde durch die DB Station&Service AG versichert, dass an einem neuen Serviceangebot im Bargteheider Bahnhof gearbeitet wird. Ein geeigneter Betreiber wurde allerdings noch nicht gefunden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Die Stadt Bargteheide spricht sich ausdrücklich für eine Überdachung des Bahnsteiges aus.</p>	57	<p>Die LVS hat den Wunsch der Stadt Bargteheide bereits gegenüber der DB Station und Service AG weitergegeben und kann sich vorstellen, dass im gemeinsamen Sofortprogramm eine Verbesserung des Wetterschutzes in Bargteheide erfolgt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>

ADFC

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>An den Bahnstationen in Schleswig-Holstein ist eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen mit entsprechenden Qualitätsstandards bereitzustellen.</p>	376	<p>Bei der Neuanlage von Bahnstationen wird darauf geachtet, dass zeitgemäße Fahrradabstellanlagen durch die Gemeinden bereitgestellt werden. Ebenso wird bei größeren Modernisierungsmaßnahmen darauf geachtet, dass die Erneuerung bestehender Fahrradabstellanlagen, bzw. eine Erweiterung erfolgt. Auch Einzelmaßnahmen werden durch das Land mit GVFG-Mitteln bereitwillig gefördert. Der Anstoß für solche Einzelvorhaben muß jedoch durch die Städte und Gemeinden ausgehen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Die genannten Kriterien (Seite 83) können bereits heute von der Fahrzeugindustrie erfüllt werden, insbesondere zu dem Punkt wandelbare Mehrzweckabteile gibt es sehr fortschrittliche Entwicklungen (Universität Paderborn in führender Forschungsposition)</p>	377	<p>Bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen werden in der Regel Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen gefordert. Aufgrund der sehr starken Fahrgastnachfrage auf vielen Strecken in der Hauptverkehrszeit, dürfen diese Bereiche nicht zu Lasten der Sitzplatzkapazitäten ausgeführt sein. Eine Verlängerung der Züge ist aufgrund der vorhandenen Bahnsteiglängen nicht immer möglich.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Fahrzeuge
In der Zeit wo Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität stark gefragt sind sind die Radfahrer im LNVP nicht ausreichend erwähnt. Der Nahverkehr beginnt immer an einer Haltestelle oder an einem Bahnhof, sollte perspektivisch jedoch auch die gesamte Mobilitätskette vom Start zum Zielort sehen. Ist eine Fahrradmitnahme einfach möglich, ergibt sich daraus auch eine Reduzierung de individuellen, motorisierten Verkehres zugunsten des SPNV. Insbesondere die demographische Entwicklung birgt Potenzial in eine freizeitorientierte Mobilitätsnachfrage, die bei einer immer gesünder alt werdenen Gesellschaftsschicht auch eine weitere NACHfrage an Fahrradmitnahmekapazität in den Zügen hervorgerufen wird. Durch den barrierefreien Zugang zu den Zügen ist auch hier bereits eine wichtige Voraussetzung für die einfache Fahrradmitnahme geschaffen worden.	379	Die Belange des Fahrradverkehrs werden an unterschiedlichen Stellen des LNVP (Kapitel 4.1 und 2 bzw. 4) erwähnt. Die Gestaltung der Bahnhofsumfelder und somit auch die Dimensionierung von Verknüpfungsanlagen ist Aufgabe der Gemeinden. Die Mitnahmeregelung von Fahrrädern ist erwähnt und in den Verkehrsverträgen geregelt. Ein gesondertes Kapitel ist daher aus Sicht des Landes und der LVS nicht erforderlich. Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.

Aktivregion Sachsenwald-Elbe e.V.

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Mittel- bis Langfristige Maßnahmen: - Prüfung einer Verlagerung von Güterverkehren auf andere Trassen zur Streckenentlastung - Einführung anderer Zugsteuerungssysteme zur Erhöhung der Streckenkapazität - Verlängerung des S-Bahngleises von Aumühle über Schwarzenbek bis Büchen, um das Nahverkehrsangebot, zu dem auch der RE zählt, unabhängig vom Fernverkehr ausweiten zu können	451	Die dargestellten Vorschläge liegen nicht im Einflussbereich des Landes und sollten daher gegenüber der DB AG geäußert werden. Sie erfordern hohe Investitionen in die Infrastruktur, die zur Zeit nicht absehbar sind. Zudem ist das heute vorhandene LZB-Zugleitsystem bereits als sehr leistungsfähig zu bezeichnen Kapitel: k.A. Arbeitsbereich: k.A.
- RB-Züge zwischen Büchen und Aumühle dürfen nicht ersatzlos entfallen (Schülerverkehr Schwarzenbeker Gymnasium) - schneller RE-Verkehr Büchen-Hamburg (Studentakt ggf. nur zwischen Büchen und Hamburg ist zu begrüßen, eine weitere Taktverdichtung auf 30 Min. in der HVZ anzustreben) - zusätzliche Halte des RE und die Überlagerung mit 2-System-S-Bahnen auf demselben Gleis sind kontraproduktiv - Schnell-Langsam-Konzept mit neuen optimierten Umsteigebeziehungen zwischen RE und S; komfortable Erreichbarkeit von Reinbek und Wohltorf aus östlicher Richtung - Übergangslösung: RB-Züge über Aumühle hinaus ohne Halt bis HH-Hbf. durchfahren zu lassen Reduzierung der Taktzeiten auf der S-Bahn zwischen Aumühle und Bergedorf ist nicht bedarfsgerecht und zurückzunehmen. Insbesondere bei Verspätung von Zubringerbussen entstehen lange Wartezeiten	452	- Es bleiben weiterhin Regionalbahnen (ca. 10 RB-Zugpaare zwischen Aumühle und Büchen) bestehen, um die nicht durch den RE bedienten Zeiträume zu bedienen. - Der schnelle RE-Verkehr Schwerin-Büchen-Hamburg wurde in den vergangenen Jahren bereits ausgebaut. Durch die systematische Verstärkung auf eine 5-Wagen-Garnitur konnten Verkehrsspitzen abgefangen werden. Ein weiterer Ausbau auf einen Studentakt mit Taktverdichtung zum 30-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten ist derzeit nicht finanzierbar. - Wie genau im Korridor Hamburg-Bergedorf-Reinbek-Wohltorf-Aumühle-Schwarzenbek-Büchen eine Arbeitsteilung zwischen S-Bahnen, Regionalbahnen und Expresszügen aussehen kann, ist noch zu erörtern. Vor diesem Hintergrund sind verschiedene Endpunkte der S-Bahn denkbar. Wir teilen die Ansicht, dass die Umsteigebeziehungen zwischen RE und S-Bahn verbessert werden müssen. Ob eine hierfür geeignete Infrastuktur im Bahnhof Aumühle (zusätzliche Bahnsteige) errichtet werden kann, ist nicht geklärt (auch deren Finanzierung nicht). Eine Weiterführung der Regionalbahnen von Aumühle über die S-Bahn-Gleise nach Hamburg ist nicht möglich, da Dieselfahrzeuge nicht in den Tunnelbereich des Hamburger Hauptbahnhofes einfahren dürfen und zudem die Trassenverfügbarkeit zwischen Bergedorf und Hamburg nicht ausreichend ist. Inwiefern eine Durchbindung nur bis Bergedorf möglich und sinnvoll wäre, ist noch zu erörtern. - Die Reduzierung der Dichte des S-Bahn-Taktes in den Nachmittagsstunden war aufgrund der verminderten Finanzausstattung für den SPNV leider unumgänglich. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan
- Sicherung von Anschlußverbindungen auf den regional- und Fernverkehr und der Abbau unverhältnismäßig langer Haltezeiten im Taktknoten Büchen	453	Das Land bemüht sich intensiv gegenüber der DB AG den Taktknoten Büchen weiterhin zu sichern. Aufgrund der Abhängigkeiten zum Fernverkehr auf der Strecke Hamburg - Berlin sind entsprechende Zeitlagen des SPNV jedoch nicht immer wunschgemäß zu realisieren. Zum Fahrplanwechsel 2008/2009 wird leider der Anschluss nach Lauenburg von den RE-Zügen aus Richtung Hamburg teilweise aufgegeben werden müssen, da diese Büchen zu spät erreichen. Es gilt in Büchen immer den bestmöglichen Kompromiss zwischen der Aufnahme aller Anschlüsse und einer kurzen Standzeit zu finden. Momentan sind die langen Standzeiten nicht zu vermeiden, da die zu gewährleistenden Anschlüsse entsprechend frühe Ankünfte/späte Abfahrten erfordern und aufgrund der zahlreichen betrieblichen Restriktionen (Eingleisigkeit der Strecke Lübeck-Lüneburg, erforderliche Zeitfenster für das Kreuzen der Hauptstrecke Hamburg-Berlin) ohnehin nicht immer die gewünschten Abfahrts-/Ankunftszeiten umsetzbar sind. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Weitere Attraktivitäts- und Komfortsteigerungen an Bahnhöfen sind erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P+R-Anlage in Aumühle (Aufstockung des Parkplatzes zum Parkdeck möglich) - Modernisierung in Schwarzenbek (überdachte Wartebereiche) - Zugänglichkeit in Müssen (barrierefrei, Bushaltestelle, Parkplätze) - Fahrgastseinrichtungen in Friedrichsruh (wie in Müssen) - Reaktivierung der Zuganzeigen auf den Bahnsteigen (Schwarzenbek, Büchen) 	<p>454</p>	<p>Die angesprochenen Verbesserungen an den Stationen befinden sich z.T. bereits in Umsetzung, so erfolgt bis Ende Dezember/Anfang Januar 2009 die Inbetriebnahme neuer Zugzielanzeiger in Büchen, später auch in Schwarzenbek. Bereits errichtet wurden neue Fahrgastunterstände in Schwarzenbek.</p> <p>Eine Herstellung der Barrierefreiheit in Müssen ist nur mit sehr hohem Aufwand möglich, da aufgrund der Lage im Einschnitt 1 Aufzug und eine sehr lange Rampe erforderlich werden würden und ist daher aufgrund der vergleichsweise geringen Reisendenzahlen zur Zeit finanziell nicht umsetzbar.</p> <p>Die Erweiterung (Aumühle), bzw. erstmalige Bereitstellung (Müssen) von Verknüpfungsanlagen wird durch das Land finanziell über das GVFG-SH in erheblicher Größenordnung finanziell unterstützt (Förderung bis zu 75 % der förderfähigen Kosten). Entsprechende Anträge müssen die betroffenen Kommunen stellen.</p> <p>Der Wunsch nach einem Fahrgastunterstand in Friedrichsruh wird aufgenommen und mit der DB Station&Service AG erörtert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Die Belange des ÖPNV im ländlichen Raum werden im vorgelegten LNVP nur unzureichend berücksichtigt. Die Busanbindungen aus der Fläche an Bahn lassen vielfach zu wünschen übrig; das System Nahverkehr bleibt damit unter seinen Möglichkeiten zur notwendigen Erschließung des ländlichen Raumes.</p> <p>Vor großen Herausforderungen steht der ÖPNV auch in Folge des demographischen Wandels: Veränderungen in der schleswig-holsteinischen Schullandschaft sowie die Entwicklung der Schülerzahlen (weniger Schüler, Konzentration der Schulstandorte, Einführung G8 sowie Profiloberstufe in den Gymnasien, freie Schulwahl, Ganztagschule) sowie eine zunehmend älter werdende Bevölkerung lassen neue Verkehrsbedarfe zu unterschiedlichen Zeiten und auf zahlreichen neuen Relationen entstehen. Diese Probleme sind noch nicht gelöst, sie werden langfristig zu einem neuen Bild des ÖPNV mit neuen Angebotsstrukturen führen müssen.</p> <p>Die AR SachsElb. nimmt in diesem Zusammenhang zum Vorschlag des LNVP für ein landesweites Buslinien-Grundnetz eine ambivalente Haltung ein: Sie begrüßt den Ansatz, die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus zu verbessern und bewährte Qualitätsmerkmale des Schienenverkehrs auch in die "Fläche" zu bringen. Jedoch befürchtet die AR bei einer Konzentration auf das Buslinien- Grundnetz eine potenzielle Vernachlässigung des übrigen Verkehrsangebotes. Dieses ist aber für die Zukunftsfähigkeit ländl. Gemeinden abseits der großen Achsen von zunehmender Bedeutung. Die Finanzierung des Zubringer- und Erschließungsangebotes darf nicht zu Lasten und auf Kosten der ländl. Kommunen gehen; vielmehr gilt es hier den Gleichbehandlungsgrundsatz zwischen Städten und ländl. Raum in S.-H. zu bewahren</p>	<p>455</p>	<p>Der Entwurf des Buslinien-Grundnetzes basiert zwar auf der Einbindung aller Ober- Mittel- und Unterzentren, aber auch alle ländlichen Zentralorte werden berücksichtigt. Auf diesem Wege wird die Gestaltung des ÖPNV im ländlichen Raum bereits fester Bestandteil der geplanten Diskussion des Konzeptes mit den Akteuren vor Ort sein. Ebenso wünschen sich das Land und die LVS eine Diskussion darüber, inwiefern der Busverkehr sinnvoll in verschiedene Produktebenen untergliedert werden kann. Die Erschließung der "Fläche" ist beispielsweise durch den Ausbau einer Produktebene mit bedarfsorientierten Verkehrsformen vorstellbar.</p> <p>Die Umstrukturierung der Schullandschaft ist ein guter Zeitpunkt, um den ÖPNV zu überdenken und anzupassen. Die Situation sollte als Chance gesehen werden, ein attraktives Gesamtsystem Nahverkehr zusammen aus Bus und Bahn zu schaffen.</p> <p>Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung durch das Land ist derzeit nicht vorgesehen. Es sollte zuerst versucht werden, durch Optimierung des vorhandenen Angebotes zusätzliche Leistungen zu finanzieren.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

Autokraft GmbH

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Im Rahmen der Einleitung auf Seite 9 skizzieren Sie im ersten Block, erster Absatz, die Aufgabe des LNVP als Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für die Koordination mit dem gesamten öffentl. Personenverkehr. Die unterschiedl. Behandlung von Schiene und Bus im LNVP basiert auf den unterschiedlichen Aufgabenträgerschaften für die beiden Verkehrssysteme. Im zweiten Block, zweiter Absatz, formulieren Sie hingegen, dass der LNVP die Notwendigkeit und die Möglichkeit darstellt, den Bahn- und Busverkehr in Schleswig-Holstein weiter auszubauen. Dies geht weit über eine Koordinierung hinaus und steht im Widerspruch zum ersten Absatz.</p>	<p>380</p>	<p>Von den prognostizierten Nachfrageentwicklungen im SPNV wird der gesamte Nahverkehr profitieren aber nur dann, wenn er sich als Gesamtsystem versteht und so auch weiterentwickelt. Das der LNVP hierzu Vorschläge unterbreitet, wie eine Koordination Bahn-Bus aussehen könnte, steht aus Sicht des Landes in keinem Widerspruch zu der "gesetzlichen Zuständigkeit". Zumal diese für den Nahverkehrskunden keine Rolle spielen.</p> <p>Kapitel: 1 - Der neue LNVP Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Hier wird im zweiten Absatz dargestellt, dass der Busverkehr in Schleswig-Holstein im Jahr 2005 von 190 Mio. Fahrgästen genutzt wird und dass hiervon ca. 80 Mio. Schüler sind. Diese leider sehr undifferenzierte Darstellung vermittelt den Eindruck, dass der Anteil der Schüler grundsätzlich nicht so bedeutend ist wie es sich insbesondere für die in der Fläche tätigen Busunternehmen tatsächlich darstellt. Damit einher geht im weiteren LNVP u.a. auch die Darstellung eines Busgrundnetzes, das in der Fläche auf die Bedürfnisse der wenigen Umsteiger zwischen Bus und Schiene, nicht aber auf die Bedürfnisse der vielen Schüler Rücksicht nimmt. In den Kreisen außerhalb des HVV liegt der Schüleranteil an den Fahrgästen bei 80% bis 90%. Damit stellen die Schüler die herausragende Fahrgastgruppe dar und sind entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>381</p>	<p>Land und LVS sehen die Bedeutung des Schülerverkehrs durch die Ausführungen im LNVP nicht geschmälert. Jedoch sollte ständig überlegt werden, ob nicht auch noch weitere Kundengruppen für den ÖPNV gewonnen werden können, z. B. durch eine Optimierung der Verknüpfung aller Verkehrssysteme.</p> <p>Sollten der Autokraft konkrete Zahlen bzw. Prognosen zu Umsteigerzahlen Bahn-Bus im Falle einer verbesserten Verknüpfung vorliegen, könnten diese eine wichtige Grundlage für die Diskussion über eine Umsetzung der Vorschläge darstellen, in die alle Beteiligten eingebunden werden sollen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Die Feststellung zur Kostenreduzierung ist nach unserem Kenntnisstand nur für einen Teil der Ausschreibungen richtig. Die Aussage zur Qualitätsverbesserung durch Ausschreibungen unterschlägt zum einen den Hinweis auf die durch die Ausschreibung entstehenden Kosten und lässt unberücksichtigt, dass in Schleswig-Holstein ein Nahverkehr auf hohem Niveau angeboten wird, auch dort wo keine zusätzlichen Verwaltungskosten durch Ausschreibungen entstanden sind.</p>	382	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Wettbewerb Bus</p>
<p>Diese Darstellung verkennt, dass die öffentlichen Mittel im Schienenbereich überwiegend Zuschüsse darstellen, während die Mittel im Busbereich nur in sehr geringem Umfang Zuschüsse darstellen. Der weitaus überwiegende Teil wird von der öffentlichen Hand für den Kauf von Fahrkarten aufgewendet, die dann kostenlos oder gegen entsprechende Elternbeteiligung an Schüler weiter gegeben werden.</p>	383	<p>Im SPNV wird für eine konkrete Leistung ein Zuschuss aus öffentlichen Mitteln bezahlt. Für alle Strecken ist ein Preis pro Kilometer bekannt. Für alle neueren Verkehrsverträge kennt die öffentliche Hand die Kostenstruktur des Unternehmens.</p> <p>Im Bus-ÖPNV werden Mittel der Schulträger für Schülerzeitkarten (also auch für eine konkrete Leistung) eingesetzt. Weitere öffentliche Mittel werden in vielen Bereichen des Landes als Pauschale an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Da die Formel gemäß §45a nicht mehr angewendet werden muss ist davon auszugehen, dass bei einer "reinen" Abrechnung der Kosten für den Verkauf von Schülerzeitkarten (inkl. Ausgleich in Höhe der Differenz zur nicht rabattierten Fahrkarte), ein nicht unerheblicher Anteil der Zahlungen einen Zuschuss darstellt.</p> <p>Unabhängig davon, belasten alle Zahlungen für das Gesamtsystem ÖPNV den öffentlichen Haushalt und sollten daher auch so dargestellt werden. Den Anteil der Schulträger werden wir gesondert darstellen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Anstieg der REG-Mittel 2009:</p> <p>Auch wenn der LNVP für den Busverkehr nur eine koordinierende Wirkung hat, würden wir es begrüßen, wenn dieser Mittelanstieg auch den Bus erreichen würde und die Kommunalisierungsmittel, die letztlich auch von der Reduzierung der REG-Mittel betroffen waren, nun auch entsprechend steigen würden, um nicht nur den finanziellen Handlungsspielraum der LVS als Aufgabenträger des Landes, sondern auch den der kommunalen Aufgabenträger zu vergrößern.</p>	384	<p>Das Land sichert über das ÖPNVG und die Landesverordnung für die nächsten Jahre ÖPNV-Mittel in bestimmter Höhe zu. Im Eckpunktepapier der Aufgabenträger wurde vereinbart, die Effizienz des vorhandenen Busangebotes zu prüfen. Zeigt das Ergebnis einen Mehrbedarf an ÖPNV-Mittel zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus, ist eine Anpassung der Mittelhöhe zu prüfen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Wesentliche Ziele der Kommunalisierung werden unkommentiert dargestellt:</p> <p>Hierdurch wird der Eindruck vermittelt, dass diese Ziele erreicht sind. Dem ist leider nicht so, zumindest die wesentlichen Ziele einer sicheren Finanzierung und der Planungssicherheit für alle Akteure wurden für die Busunternehmen in keiner Weise erreicht, da bisher nur von den Hamburger Randkreisen, die durch den HVV beraten werden, entsprechende Finanzierungsvereinbarungen, die die gewünschte sichere Finanzierung und Planungssicherheit bieten, abgeschlossen worden sind.</p>	385	<p>Es sind noch nicht alle der im Eckpunktepapier formulierten Ziele erreicht. Diese sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sicherung der Finanzmittel: Gemäß Verordnung und ÖPNVG sind die ÖPNV-Mittel für die nächsten Jahre festgeschrieben. 2. Transparenz: Diese ist noch nicht in allen Kreisen vorhanden. 3. Effizienter Mitteleinsatz: Auch hierüber gibt es noch keine flächendeckenden Erkenntnisse 4. Gestaltungsmöglichkeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger <p>Sofern sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über ein Verkehrsangebot und die Finanzierung geeinigt haben, besteht für beide Seiten Planungssicherheit.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Finanzierung</p>
<p>Gründung eines Verkehrsverbundes</p> <p>Leider wird in keiner Weise dargestellt, welche Aufgaben ein solcher Verbund haben soll. Auch wird unberücksichtigt gelassen, dass die wesentlichen Verbundaufgaben wie Tariffortentwicklung und Abstimmung sowie Abrechnung bereits heute sehr gut und kostengünstig durch die NSH wahrgenommen werden. Daher birgt die vorgeschlagene Gründung eines Verbunds die Gefahr der Schaffung zusätzlicher Bürokratie. Auf alle Fälle aber entzieht sie dem System ÖPNV weiter Gelder um Verwaltung zu finanzieren. Im übrigen steht dieser Vorschlag im deutlichen Widerspruch zum Weg des Landes Schleswig-Holstein, die Aufgabenträgerschaft der Kreise auch durch die Zuweisung der Kommunalisierungsmittel zu stärken. Ein Verkehrsverbund würde hingegen die Schaffung einer zentralen Behörde bedeuten.</p>	386	<p>Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmenaufteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Kommunikation und Beschwerdemanagement. Um das Gesamtsystem ÖPNV landesweit weiterzuentwickeln, ist ein Aufgabenträgerverbund sinnvoll, da er diese Aufgaben bündelt.</p> <p>Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Den dahinter liegenden Grundgedanken einer sinnvollen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger halten wir für sehr wichtig und im Interesse sowohl der Fahrgäste wegen eines besseren Angebots als auch im Interesse der Verkehrsunternehmen wegen der Möglichkeit zur Erlangung von zusätzlichen Einnahmen für erforderlich.</p> <p>Leider ist der hier unterbreitete Vorschlag nur sehr grob und undifferenziert und berücksichtigt zum Beispiel nur Interessen der umsteigenden Fahrgäste, da er vom Ansatz her auch nur auf die Anschlusszeiten Bus/Bahn abstellt. Hierdurch sehen wir die Gefahr, dass ein solcher Vorschlag an dieser Stelle eher Widerspruch provoziert als das</p>	387	<p>Die Vorschläge des Buslinien-Grundnetzes müssen auf Ihre Umsetzbarkeit überprüft werden. Hierfür sind Erfahrungen aus der jeweiligen Region erforderlich. Eine Konkretisierung der Vorschläge zur besseren Verknüpfung Bahn-Bus in den Regionalen Nahverkehrsplänen ist sinnvoll. Die LVS möchte mit den Kreisen, den kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen jeweils auf lokaler Ebene über das Konzept, auch über mögliche Widersprüche, diskutieren.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

Ziel eines sinnvoll gemeinsam abgestimmten Bus/Bahn-Konzepts zu fördern. Eine Darstellung der Möglichkeiten sollte vielmehr in den jeweiligen RNVP n erfolgen, da hier die Möglichkeit besteht, sich differenziert und intensiv mit der Thematik auseinander zu setzen.

DB AG Konzernbevollmächtigte

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Sehr geehrter Herr Wewers,</p> <p>mit Interesse habe ich den Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans für die Jahre 2008 bis 2012 gelesen.</p> <p>Grundsätzlich positiv sehe ich die Steigerungen im prognostizierten Fahrgastaufkommen des SPNV sowie die daraus resultierend beabsichtigte Erhöhung der Zugkilometer in Schleswig-Holstein. Leider stellt sich für mich jedoch bislang nicht dar, wie dies vor dem Hintergrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel (vgl. Grafik S. 25) und dem sich für den Zeithorizont nach 2015 abzeichnenden Fehlbetrag von rd. 10 Mio. € (vgl. Grafik S. 87) finanziert werden soll. Die Kompensation der o. g. Differenz durch "Wettbewerbseffekte" halte ich vor dem Hintergrund der zu bewältigenden Aufgaben für ambitioniert.</p> <p>Weitere Finanzierungsmöglichkeiten auf Seite 89 sind daher zu Recht ausschließlich im Konjunktiv dargestellt. Einer Aussage, dass sich durch eine regionale Organisation oder Wettbewerbseffekte Infrastrukturkosten um 20% (!) senken ließen, kann ich ohne belastbare Untersuchungen hierzu nicht zu folgen.</p> <p>Der Entwurf des LNVP fokussiert ausschließlich auf den Nahverkehr. Dabei werden wesentliche Aspekte der Wechselwirkungen mit Fern- und Güterverkehr, die die gleiche Infrastruktur nutzen, außer Acht gelassen. Ein integrierter Betrachtungsansatz, in dem z. B. auch prognostizierte Verkehrsentwicklungen des Seehafenhinterlandverkehrs berücksichtigt werden, ist meines Erachtens dringend erforderlich. Zusätzliche Bedeutung erfährt der integrierte Betrachtungsansatz durch die Diskussion auf europäischer Ebene zum "Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes". Der Korridor B Stockholm - Neapel tangiert Schleswig-Holstein.</p> <p>Zu konkreten Detailspekten des LNVP hat die LVS dezidierte Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen der DB erhalten: Der Regionalbahn Schleswig-Holstein, der S-Bahn Hamburg und der Autokraft. Auf diese Bewertungen sei ausdrücklich verwiesen. Von meiner Seite erhalten Sie ergänzende Hinweise.</p>	368	<p>Die prognostizierte Nachfragesteigerung bietet eine große Chance für den gesamten ÖPNV in Schleswig-Holstein. Daher sollten sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam auf die zu erwartende Entwicklung vorbereiten.</p> <p>Das Land wird im Bahnbereich den Wettbewerb weiterführen. Die zu erwartenden Effekte werden den fehlenden Betrag nicht kompensieren können.</p> <p>Auch das Busangebot sollte hinsichtlich seiner Effizienz überprüft werden. Einsparungen sollten auch hier in zusätzliches Angebot investiert werden.</p> <p>Um das Angebot im Bahn- und Busverkehr finanzieren zu können, müssen zusätzlich neue Formen der Finanzierung gefunden werden. Diese Diskussion möchte das Land in den nächsten Jahren führen mit allen, die vom ÖPNV profitieren.</p> <p>Das Land hat keine Angaben zur Entwicklungen des Fern- und Güterverkehrs. Eine laufende Information über die Planungen, wären für die SPNV-Planung sehr hilfreich.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Drei-Achsen-Konzept</p> <p>Bei der Priorisierung von Infrastruktur-Maßnahmen darf nicht vernachlässigt werden, dass der Schienengüterverkehr - insbesondere der Seehafenhinterlandverkehr und der Verkehr von und nach Skandinavien - für ausgewählte Relationen eine gleiche oder gar höhere Bedeutung hat als der Schienenpersonennahverkehr. In diesem Zusammenhang rufe ich die Ausführungen der EIBV § 9 in Erinnerung (wonach bei der Netzfahrplanerstellung das Ausbleiben einer Einigung konkurrierender Zugangsberechtigter zugunsten grenzüberschreitender Zugtrassen entschieden wird). Der Bau einer separaten S-Bahntrasse zwischen Hamburg und Ahrensburg käme sicherlich beiden Verkehren zugute. Eine solche S-Bahn-Trasse kann aber nur gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg umgesetzt und betrieben werden. Hierzu laufen die Gespräche beim BMVBS im Rahmen der Knotenuntersuchung Hamburg.</p>	369	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Auf S. 16 sind "Kapazitätsengpässe" dargestellt. Vorab muss hierzu angemerkt werden, dass Begriffe wie z.B. "Trassenkapazität", "Trassenverfügbarkeit" oder "Trassenkonflikt" im Sinne des Eisenbahnrechtes (Zuweisungsverfahren) definiert sind. Auf den in der Karte dargestellten Streckenabschnitten bestehen weder Konflikte noch eingeschränkte Verfügbarkeiten. Eine Überschrift wie "Strecken mit hoher Auslastung bzw. geringen Spielräumen" würde den Sachverhalt angemessen beschreiben.</p>	370	<p>Die Karte auf S. 16 stellt die Sichtweise des Landes dar: Aus Sicht des Landes bestehen auf allen dargestellten Strecken Einschränkungen der Verfügbarkeit für den SPNV. So sind auf einzelnen der aufgeführten Strecken überhaupt keine zusätzlichen Züge (z.B. für einen 30-min-Takt Kiel-Rendsburg oder in der HVZ zwischen Neumünster und Bad Oldesloe) durchführbar, haben langjährige Bauzustände (Hochbrücke Rendsburg) erhebliche Auswirkungen auf den Fahrplan oder erschweren dichte Streckenbelegungen ein besseres SPNV-Angebot (beispielsweise zwischen Elmshorn und Hamburg).</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Die Begründungen auf S. 17 bestätigen dies. \"Fernverkehrszeitlagen verhindern optimale SPNV-Fahplangestaltung\" (1), \"Bei Betriebsstörungen Verspätungsaufbau\" (2, 4-6), \"Zwangspunkt bei Fahrplangestaltung\" (3), \"Streckenabschnitt kann Umleiterfunktion nur sehr eingeschränkt erfüllen (7) zeigen, dass es sich nicht um echte Engpässe handelt. Eine Infrastrukturbemessung unter der Prämisse, dass sich alle Verkehre in \"Wunschzeitlagen\" fahren lassen wäre wirtschaftlich ebenso wenig vertretbar, wie eine Dimensionierung für Störungsfälle.</p> <p>Auch die Aussage \"Keine zusätzlichen Züge durchführbar\" (5, 7) muss vor dem Hintergrund aktueller Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der damit einhergehenden Angebotskürzungen für die genannten Strecken Kiel - Rendsburg und Bad Oldesloe - Neumünster hinterfragt werden.</p> <p>Für die Herstellung erweiterter Kapazitäten zugunsten angekündigter Trassenmehrungen finden Arbeiten zur Erweiterung bereits statt (Strecke Schwartau-Waldhalle - Lübeck-Kücknitz (8)) bzw. werden gemeinsam vom Land Schleswig-Holstein und der DB AG vorbereitet (Bad Schwartau - Kiel (9))</p>		<p>Der Integrale Taktfahrplan ITF erfordert die Realisierung von \"Wunschzeitlagen\", da nur so die Umsteigeknoten zur gewünschten Zeit erreicht werden können. Eine gewisse Dispositionsmöglichkeit bei Störungsfällen (z.B. durch ein zusätzliches Kreuzungsgleis zwischen Bad Oldesloe und Neumünster) ist aus Sicht des Landes von großer Bedeutung.</p> <p>Das Land wird auch in Zukunft - etwa durch Ausschreibungen von SPNV-Leistungen - entstehende finanzielle Spielräume für die Ausweitung des SPNV-Angebot nutzen. Die Strecken Kiel - Rendsburg und Neumünster - Bad Oldesloe sind heute in der HVZ durch z.T. überlastete Züge geprägt, so dass hier durchaus Angebotsausweitungen sinnvoll sind.</p> <p>Das aktuelle Projekt Kiel-Lübeck (1. BA), das eine Erweiterung der Infrastruktur beinhaltet, zeigt wie eine an den Anforderungen des SPNV orientierte Infrastruktur gut vorbereitet werden kann. Entsprechende Bestellungen von SPNV-Leistungen sind ab Ende 2009 möglich, bedingen jedoch eine schnelle Erstellung der Infrastrukturmaßnahmen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Für den im LNVP-Entwurf genannten zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Westerland (vgl. S. 78) gibt es aus Sicht der DB AG keine Erfordernis. Bereits heute verkehren in der Hauptverkehrszeit Reisezüge zwischen Niebüll und Westerland im ½-Stunden-Takt (sowie SyltShuttle- und Güterzüge in den dazwischen liegenden Zeiten, sodass de facto ein ¼-Stunden-Takt besteht). Derzeit noch offene Zeitfenster in dem stringent getakteten Fahrplan könnten - vorbehaltlich einer Prüfung durch die DB Netz AG - ohne Erweiterung der Infrastruktur gefüllt werden. Die auf S. 17 aufgestellte Behauptung der eingeschränkten Trassenverfügbarkeit ist nicht begründet.</p> <p>Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass eine Kapazitätserhöhung auch durch den Einsatz von Doppelstockwagen oder ggf. Verlängerung bereits verkehrender Züge erreicht werden kann - alle Bahnhöfe zwischen Westerland und Niebüll haben 300 m lange Bahnsteige und lassen damit 10-Wagenzüge zu. Allerdings setzt dies voraus, dass länger Züge für die Einhaltung des Taktes auch mit entsprechend leistungsfähigen Loks bespannt sein müssen.</p>	371	<p>Für das Land Schleswig-Holstein genießt ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Niebüll und Westerland weiterhin höchste Priorität. Die heute möglichen vier Trassen pro Stunde und Richtung reichen im Sommer oftmals nicht aus, da der Fernverkehr der DB AG und DB Autozug in einer Stunde bis zu drei Trassen in Anspruch nehmen. Der gewünschte 30-min-Takt im SPNV ist dann nicht realisierbar. Vor diesem Hintergrund ist die Darstellung auf S. 17 gewählt worden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Zu der im LNVP auf S. 65 genannten Option AutoZug Sylt im Wettbewerb zu vergeben sei angemerkt, dass es sich bei AutoZug SyltShuttle um ein von der DB AG eigenwirtschaftlich betriebenes Angebot handelt.</p> <p>Eine Verstärkung der Angebote von \"Sprinterzügen\" zwischen Hamburg und Westerland könnte zur Folge haben, dass der von der DB AG ebenfalls eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehr auf der Marschbahn ggf. in der Dimensionierung angepasst werden müsste, wenn die Sprinterzüge in Konkurrenz zum Fernverkehr fahren.</p> <p>Im Übrigen liegen für die Aussagen im LNVP zu zusätzlichen Verkehren auf der Marschbahn keine mit der DB Netz AG abgestimmten Untersuchungen bzw. entsprechende Trassenanfragen vor, sodass die genannten Details keine belastbare Basis haben.</p>	372	<p>Das Land Schleswig-Holstein wird zu gegebener Zeit prüfen, ob es die Option zieht, den Autozug Sylt in die Ausschreibung des Netzes West einzubeziehen. Die Ausführungen im LNVP werden nicht geändert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Wettbewerb Bahn</p>
<p>Der Verweis auf eine Angebotsreduzierung der RB Büchen - Aumühle und auf den RE (mit zusätzlichem Halt in Müssen) wird der Nachfrageentwicklung auf dieser Strecke nicht annähernd gerecht. Bestimmte Züge des Hanseexpress sind bereits heute an einzelnen Verkehrstagen über 100% belegt. Hier besteht m. E. dringender Handlungsbedarf - sowohl bei der Angebotsverbesserung als auch in der Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Gleiches gilt für die aktuelle Verschlechterung der Anschlüsse für die Relation Hamburg - Büchen - Lüneburg.</p> <p>In diesem Zusammenhang sind die Aussagen zu den Nachbaraufgabenträgern auf S. 67 missverständlich (gilt für alle Strecken). Dargestellt sind bereits laufende Verkehrsverträge u. a. mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Freien und Hansestadt</p>	373	<p>Der Fortbestand schwach besetzter RB-Pendelzüge hätte nichts an der Situation im RE geändert.</p> <p>Für eine Kapazitätssteigerung schlägt die LVS kurzfristig die Einrichtung eines HVZ-Verstärkerzuges Büchen-Hamburg vor (morgens ca. 6:30 ab Büchen, nachmittags ca. 17:00 ab Hamburg Hbf). Die Finanzierung dieser zusätzlichen Leistung ist noch mit der Freien und Hansestadt Hamburg abzustimmen.</p> <p>Die Anschlußgestaltung in Büchen ist abhängig von den von DB Netz zur Verfügung gestellten Trassen. Aufgrund anderer ICE-Lagen in 2009 sind nicht nicht mehr alle Anschlüsse in Büchen möglich.</p> <p>Desweiteren leidet die RE1 unter einer sehr schlechten Pünktlichkeit. Verantwortlich hierfür ist der DB-Konzern.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Hamburg. Aus der Formulierung ist nicht ersichtlich, ob hier ggf. eine Übernahme durch das Land Schleswig-Holstein angedacht ist.		Arbeitsbereich: Fahrplan
Die für den Zeithorizont \"Perspektive\" genannte Einführung einer Zweisystem-S-Bahn Hamburg - Büchen bedarf aufgrund des großen Haltestellenabstands zwischen Friedrichsruh und Schwarzenbek vsl. einer neuen, schnelleren Zuggeneration, um die Leistungsfähigkeit der ohnehin schon dicht belegten Strecke nicht zu verringern. Bitte berücksichtigen Sie auch hier den Bedarf des Schienengüterverkehrs für die Seehafenhinterlandverbindungen, der in seiner europäischen Dimension aus einer nennenswerten Menge an internationalen Zugtrassen bestehen wird.	374	Fahrzeug- und Trassenverfügbarkeit werden die Entscheidung über eine mögliche Zweisystem-S-Bahn in Richtung Büchen bestimmen. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur
Zu dem auf S. 54/55 genannten Stationsprogramm möchte ich auf die am 11.04.2008 mit dem Land Schleswig-Holstein geschlossene \"Rahmenvereinbarung über Qualitätsverbessernde Maßnahmen an Verkehrsstationen der DB Station&Service AG für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein sowie die Förderung und Finanzierung der hierzu notwendigen Maßnahmen der Bahnhofsentwicklung in den Jahren 2008 bis 2012\" verweisen. Die Bewertung, Priorisierung und Umsetzung der dort genannten Maßnahmen erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der DB AG, dies spiegelt sich auch im Entwurf des LNVP wieder. Welche neuen Stationen sich realisieren lassen, bedarf sowohl der Prüfung unter finanziellen Gesichtspunkten als auch der Überprüfung, ob sich diese zusätzlichen Halte mit dem Integralen Taktfahrplan vereinbaren lassen. Auch im Zusammenhang mit den Verkehrsstationen möchte ich auf die erforderliche Betrachtung unter Aspekten des Fernverkehrs und die daraus resultierende möglicherweise abweichende Dimensionierung der Verkehrsanlagen hinweisen. Dies gilt insbesondere für die Stationen an der Strecke Hamburg - Puttgarden, an die als Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) erhöhte Anforderungen gestellt werden. Vor dem Hintergrund der absehbaren Realisierung der Festen Beltquerung und der dazugehörigen Hinterlandanbindung stellt sich die Frage, ob der neue Bahnhof Burg/Fehmarn als Nahverkehrsendpunkt abseits der Strecke wirklich sinnvoll ist.	375	Die kontinuierlichen Abstimmungen mit der DB Station&Service AG über Maßnahmen in Schleswig-Holstein und die gemeinsam getroffenen Entscheidungen zur Prioritätenreihung spiegeln sich exakt im LNVP wieder. Die dargestellten neuen Stationen (Ratekau, Kiel-Elmschenhagen, Ahrensburg-Gartenholz und Fehmarn-Burg) sind bereits auf Potenziale, Finanzierbarkeit und betriebliche Realisierbarkeit geprüft worden. Sie sind Bestandteil des ausgeschriebenen Netz Ost. Durch die Regionalbahn Schleswig-Holstein wurde die fahrplantechnische Realisierbarkeit bestätigt. Dies gilt auch für die neue Station Lübeck-Hochschulstadtteil, die auf Wunsch der Hansestadt Lübeck noch in den LNVP aufgenommen wird. Eine Abstimmung der Aufgabenstellungen für die Modernisierung oder den Neubau von Verkehrsanlagen mit den Anforderungen des Fernverkehrs erfolgt bei jedem Projekt. Dabei ist das Land auch bereit, beispielsweise entsprechend lange Bahnsteige zu finanzieren oder mitzufinanzieren. Erforderlich sind im Gegenzug allerdings verbindliche Aussagen des DB Fernverkehrs zu einer tatsächlichen Nutzung entsprechend langer Bahnsteige (beim Projekt Scharbeutz wurde unmittelbar nach Fertigstellung des 380 m langen Bahnsteigs die Zuglänge des IC \"Fehmarn\" erheblich reduziert). Die Errichtung eines zentralen Bahnhofs Fehmarn-Burg bis Ostern 2010 ist ein erklärtes Ziel des Landes. Bei der unter Beteiligung der DB Netz AG getroffenen Entscheidung für die jetzt zu realisierende Variante spielte die große Nähe der neuen Station zum Stadtzentrum Burg die entscheidende Rolle. Die Entscheidung wurde auch vor dem Hintergrund der absehbaren Realisierung der Festen Fehmarnbelt-Querung getroffen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen

Forum Nahverkehr Kiel

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
Die Strecke Neumünster-Ascheberg muss auch im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten sein, da sich für diese Strecke durch ihre Verbindungsfunktion zwischen dem mittelholsteinischen und dem südost-holsteinischen Raum, durch die ansteigenden Kraftstoffpreise sowie einer späteren Einbeziehung in eine mögliche Erweiterungsstufe der SRB Kiel ganz neue Perspektiven ergeben könnten.	440	Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur
Die Stationen Ascheberg und Flintbek sollten bis spätestens 2012 modernisiert werden, weil deren heutiger Zustand sowohl hinsichtlich der Barrierefreiheit als auch des Gesamteindrucks der Bahnsteiganlage unbefriedigend ist.	441	Der Forderung nach einer Modernisierung der Stationen in Ascheberg und Flintbek schließen wir uns an. Aufgrund der Knappheit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wird es allerdings nicht möglich sein, diese Stationen bis 2012 grundlegend zu modernisieren. Wir hoffen, dass wir in Flintbek bereits im kommenden Jahr eine Verbesserung des Erscheinungsbildes durch den Abbau des DB PlusPunktes und den Neubau eines zeitgemäßen Wetterschutzes erreichen. Hierzu wurden mit dem Bahnhofsmanagement Kiel bereits Grundzüge des weiteren Handelns vereinbart. In Ascheberg sind grundlegende Modernisierungen nur schwer möglich, da der den Mittelbahnsteig erschließende Tunnel nur mit sehr großem Aufwand barrierefrei zu gestalten ist. Eine Lösung könnte in der Errichtung eines Außenbahnsteiges liegen. Hier ist zu prüfen, ob der

Stellungnahmen nach Beteiligten

		<p>dann erforderliche Verzicht auf Kreuzungen von Zügen des SPNV möglich sein wird, bzw. ob der heutige Bahnsteig als eine Art Notbahnsteig genutzt werden kann.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
Die Versorgung durch den Fernverkehr sollte im LNVP nicht gänzlich unerwähnt bleiben. Die Sicherstellung der Fernverkehrsverbindung der Landeshauptstadt Kiel min. im heutigen Umfang sollte daher in den LNVP mitaufgenommen werden.	442	<p>Land und LVS können keine verbindlichen Aussagen zur Entwicklung des Fernverkehrs treffen. Diese Planungen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes.</p> <p>Kapitel: k.A. Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>- Zusätzlich zu den schon zur Reaktivierung vorgesehenen Stationen sollten in der Region Kiel neue Stationen in Melsdorf, Ostseepark Schwentinental und Schülldorf, evtl auch in Bredenbek und an der zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek, errichtet werden. Die Finanzierung dieser Stationen sollte teilweise auch über ortsansässige Wirtschaftsunternehmen und bei Interesse über die Kommunen sichergestellt werden.</p> <p>- Die barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteiganlagen sollte an Stationen, wo dies betrieblich möglich ist, durch ebenerdige Zugänge erfolgen, da die Kosten für die Errichtung von Brücken, Unterführungen und Fahrstühlen sehr hoch sind und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei Treppen- und Tunnelanlagen niedriger ist.</p>	443	<p>Die Reaktivierung der Stationen in Melsdorf, Schülldorf und Bredenbek wird im Rahmen der Untersuchungen für ein Schnell-Langsam-Konzept zwischen Kiel und Rendsburg geprüft. Dies gilt auch für Stationen an der möglicherweise zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek.</p> <p>Bezüglich einer Station Schwentinental Ostseepark wurden bereits Gespräche mit dem an einer Reaktivierung interessierten Grundstücksentwickler geführt, von dem (analog Kiel-Hassee CITTI-PARK) eine Mitfinanzierung erwartet wird.</p> <p>Grundsätzlich wird die Errichtung neuer Stationen mit Landesmitteln gefördert (GVFG-Mittel, 75 % der förderfähigen Kosten). Die Gemeinden müssen sich mit Eigenmitteln in nicht unbeträchtlicher Höhe beteiligen (Planungskosten, Eigenanteil bei Förderung).</p> <p>Wir teilen die Ansicht, dass dort wo es betrieblich möglich ist, ebenerdige Bahnsteigzugänge anstelle von Unterführungen gebaut werden sollen. Bei der anstehenden Umsetzung des elektronischen Stellwerks für die Strecke Kiel-Flensburg sollen die Zugänge zu den Mittel- oder Außenbahnsteigen in Eckernförde, Süderbrarup und Sörup weiter ebenerdig erfolgen. Auch der Bahnhof in Plön soll einen Mittelbahnsteig mit ebenerdigem Zugang erhalten. Allerdings ist zu beachten, dass dann wenn Schranken erforderlich werden, entsprechende Lösungen auch mit Nachteilen für die Fahrgäste verbunden sein können.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Stationen</p>
Bei einer Verschmelzung von Kleingruppenkarte und SH Ticket sollte sich die Preissetzung des neuen Tarifgebotes am günstigeren der heutigen Angebote orientieren.	444	<p>Zur Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket: Eine genaue Preisbildung wird nicht festgelegt, da sonst Verhandlungsspielräume wegfallen und eine Lösung gefährden.</p> <p>Kapitel: k.A. Arbeitsbereich: k.A.</p>
Der Nahverkehr und der SH-Tarif in Schleswig-Holstein sollen stärker beworben werden. Neben Werbeplakaten und Werbefolien an Bussen sollen auch Loks, Triebwagen und Wagen ganzflächige (fensterfreie) Werbefolien bekommen.	445	<p>Auch die LVS plädiert dafür, verstärkte Werbeanstrengungen zu unternehmen. Einzelne Werbemittel vorzuschlagen, halten wir im Rahmen des LNVP für zu detailliert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
Die Aufgabenträger der kreisfreien Städte und der Kreise sollten zu 4 bis 5 Aufgabenträgern zusammengefasst werden, die für zusammengehörende Regionen wie z.B. die Landeshauptstadt Kiel sowie die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde den ÖPNV aus einem Guss planen. Busse und zukünftig auch die SRB müssen optimal mit dem SPNV vernetzt werden - und das über Kreisgrenzen hinweg.	446	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
Der Bau des Kreuzungsbhfs in Felde sollte vorgezogen werden, da die benötigte Fläche vorhanden und das Grundstück für das 2. Gleis und den zusätzlichen Bahnsteig verfügbar sind. Einhergehend sollte auf der Strecke Kiel-Rendsburg ein Halbstundentakt tagsüber (mo-fr) eingeführt und weitere Haltepunkte in Melsdorf und Schülldorf errichtet werden, optional auch in Bredebek. Als Option sollte zudem die Reaktivierung der Stichstrecke nach Fockbek in den LNVP 2008-2012 aufgenommen werden, da diese Strecke von den Pendelzügen Kiel-Rendsburg problemlos mitbedient werden kann.	447	<p>Sollte ein Halbstundentakt, bzw. ein Schnell-Langsam-Konzept zwischen Kiel und Rendsburg verwirklicht werden, dann müsste der Kreuzungsbahnhof Felde reaktiviert werden. Dies wäre ggf. bereits 2013/2014 der Fall. In jedem Fall muss dann die Rendsburger Hochbrücke aber wieder zweigleisig befahrbar sein. Die Bedienung aller gewünschten Halte zwischen Kiel und Rendsburg erfordert ein Schnell-Langsam-Konzept, das derzeit konzeptionell vorbereitet wird. In diesem Zusammenhang wird auch die Reaktivierung der Stichstrecke nach Fockbek untersucht.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>"Es wird nachgewiesen, dass eine SRB ein wesentlicher Standortfaktor ist und dazu beiträgt, dass Siedlungspolitik, Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, Schulpolitik und dergleichen durch den Systemwechsel einen wesentlichen Entwicklungsschub erfahren"</p> <p>So ist es im Bericht zur SRB festgestellt. Konkret heißt das, dass die SRB</p>	448	<p>Das Projekt "StadtRegionalBahn Kiel" ist ein Projekt der Landeshauptstadt Kiel. Eine Entscheidung zur Umsetzung ist noch nicht gefallen. Das Land hat sich bereit erklärt, das Projekt im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Der LNVP hat die Aufgabe, landesweit Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu formulieren. Das Projekt ist genau wie andere Projekte als sinnvolle</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>das Schlüsselprojekt für eine starke Wirtschaftsregion Kiel und damit für die Überwindung der Kreisgrenzen in den kommunalen Zusammenarbeit ist. Aus Sicht des FNK sollten sich die Landesregierung und die LVS im neuen LNVP 2008-2012 eindeutig zum Projekt SRB Kiel zu bekennen, denn die in ihrem Entwurf skizzierte Alternative einer \"Förde-S-Bahn\" ist für eine starke Wirtschaftsregion Kiel keine Alternative, da die systembedingten Vorteile der SRB nicht annähernd erreicht werden können.</p> <p>Die SRB sollte deshalb in der endgültigen Fassung des LNVP 2008-2012 deutlich ausführlicher dargestellt werden, indem unter anderem das geplante Leistungsvolumen, das Betriebskonzept und die neuen Haltepunkte dargestellt werden, um die neue Qualität des Verkehrsangebotes zu verdeutlichen.</p> <p>Ggf. sollten auch die Auswirkungen auf das Angebot des SPNV dargestellt werden.</p> <p>Die Berücksichtigung minimierter Bahnsteige für die SRB in der gesamten Region Kiel darf nicht unerwähnt bleiben, da erhebliche Kosten gespart werden, sobald der Ausbau überdimensionierter Regionalbahnsteige gestoppt werden kann. - Die SRB Kiel ist als langfristiges, nachhaltiges und strukturveränderndes Investment die Antwort auf die Weltfinanzkrise in der Abenddämmerung des Ölzeitalters.</p>		<p>Maßnahme benannt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>In Schleswig-Holstein einzusetzende Doppelstockwagen-Züge mit mehr als 4 Wagen sollten generell über 2 Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg verfügen, die sich an der Zug-Ende (Steuerwagen) und direkt hinter der Lok befinden sollten.</p>	449	<p>Der Vorschlag ist nachvollziehbar und wird daher in Überlegungen für Vorgaben bezüglich einzusetzender Fahrzeuge im kommenden zur Ausschreibung stehenden Netz Mitte eingehen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrzeuge</p>
<p>Seit Einführung des SH-Tarif ist der Parallelbetrieb zwischen Überlandbuslinien und Stadtbuslinien nicht mehr sinnvoll, so dass darauf geachtet werden sollte, dass die Überlandbuslinien im Stadtverkehr einen Schnellbus-ähnlichen Charakter haben und nur wenige Haltestellen bedienen sollten. An diesen Haltestellen sollte dann ohne Zeitverzögerung der Umstieg zu Stadtbuslinien möglich sein, die die Feinerschließung der Städte übernehmen.</p>	450	<p>Die regionalen Aufgabenträger haben in 2007 zur Aufgaben- auch die Ausgabenverantwortung übertragen bekommen. Aus Sicht des Landes und der LVS sollte die Effizienz des vorhandenen ÖPNV-Angebotes überprüft werden. Hierzu gehört die Vermeidung von parallelen Fahrten. Gleichzeitig soll der Vorschlag für die bessere Verknüpfung Bahn-Bus (Buslinien-Grundnetz) in den nächsten Jahren konkret mit den regionalen Aufgabenträgern diskutiert werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

NSH GmbH

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Sehr geehrter Herr Wewers,</p> <p>mit Interesse haben wir den Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2008-2012</p> <p>gelesen. Wir begrüßen es sehr, dass sich LVS und das Land Schleswig-Holstein auch</p> <p>zukünftig gewohnt engagiert für den ÖPNV in Schleswig-Holstein einsetzen wollen</p> <p>und sich ehrgeizige Ziele setzen. Nachfolgend möchten wir zu den Kapiteln bzw.</p> <p>Themenbereichen des LNVP Stellung nehmen, die die Arbeit der NSH unmittelbar</p> <p>betreffen. Dies sind die Themenblöcke Organisation, Kommunikation, Tarif und Vertrieb.</p>	388	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Im Kapitel 4.6 „Organisation und Zusammenarbeit“ (Seite 69) fordern Sie die Gründung eines „Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein“. Leider führen Sie nicht weiter aus, warum dieser Schritt aus Ihrer Sicht notwendig und sinnvoll ist. Uns ist nicht klar, welche Aufgaben dieser Verkehrsverbund wahrnehmen soll. Die wesentlichen Aufgaben eines Verkehrsverbundes - Einnahmenaufteilung, Steuerung von Tarif und Vertrieb - werden derzeit von der NSH im Auftrag der</p>	389	<p>Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmenaufteilung weitere Aufgaben wie Planung, Bestellung, Kommunikation und Beschwerdemanagement. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr landesweit \"aus einem Guss\" zu planen. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Verkehrsunternehmen erledigt. Mit der Gründung einer zweiten Verbundgesellschaft würden daher Doppelstrukturen geschaffen, verbunden mit einem entsprechendem Bedarf an finanziellen Mitteln, die dann zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen für den Fahrgast nicht mehr zur Verfügung stehen. An dieser Stelle sei unter Verweisung auf Erfahrungen aus Verbundgesellschaften die Anmerkung gestattet, dass das stringente Bemühen um Vereinheitlichung aller verbundintegrierten Nahverkehrsangebote die engagierte Kundenorientierung des einzelnen Verkehrsunternehmers weitgehend unterdrückt und gerade bei der Kreativität der Angebotsgestaltung oft in Widerspruch gerät zum leistungsorientierten Wettbewerbsgedanken.</p>	<p>Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden. Die Gründung eines Verbundes, wurde schon im zweiten LNVP thematisiert. Die Kreativität der Verkehrsunternehmen bei der Angebotsgestaltung und die Kundenorientierung sind auch bei einem Aufgabenträgerverbund gefragt und notwendig. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Auf Seite 24 ist der einzige Hinweis auf die NSH zu finden: „Die Verkehrsunternehmen haben für die Abrechnung des Schleswig-Holstein-Tarifs die ZAST GmbH gegründet, die seit Anfang 2008 NSH GmbH heißt.“ Um zukünftigen Lesern des LNVP die Strukturen und Zuständigkeiten im schleswig-holsteinischen Nahverkehr verständlicher zu machen, würden wir uns wünschen, dass die tatsächlichen Aufgaben der Unternehmensverbundgesellschaft NSH mit einem oder zwei zusätzlichen Sätzen genauer erläutert werden. Die Gründung eines Verkehrsverbundes für die Kreise, Städte und das Land würde im Übrigen die gerade auf den Weg gebrachte Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel, mit der den kommunalen Aufgabenträgern mehr Verantwortung und Gestaltungsspielraum gegeben werden sollte, konterkarieren: Die Gestaltung des ÖPNV in Schleswig-Holstein würde wieder zurück delegiert an eine zentrale, landesweite Verwaltungseinheit.</p>	<p>390 Die Aufgabe der NSH GmbH, die Abrechnung des SH-Tarifs, ist im LNVP ausreichend beschrieben. Ein Verkehrsverbund hat neben der Einnahmenaufteilung weitere Aufgaben wie Kommunikation, Angebotsplanung, Beschwerdemanagement. Ein Aufgabenträgerverbund kann diese Aufgaben bündeln. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>In Kapitel 4.3 „Kommunikation“ (Seite 59-61) diskutieren Sie die zukünftige Gestaltung der Kommunikation und Marktbearbeitung. Die Durchführung landesweiter Marketingmaßnahmen zur Verbesserung des Images des ÖPNV durch die LVS wird von den Unternehmen grundsätzlich befürwortet. Die Vereinheitlichung sämtlicher Werbemittel und Informationsmedien nach dem Vorbild des HVV kann jedoch aus Sicht der NSH nicht das anzustrebende Ziel sein. Die Unternehmen müssen weiterhin die Möglichkeit haben, ihre eigene Identität und damit letztlich ihre eigenen Stärken gegenüber dem Fahrgast zu kommunizieren. Dies steht nach unserer Auffassung keineswegs im Widerspruch zu einem landeseinheitlichen „Rahmen“, der das Gesamtsystem ÖPNV erkennbar macht. Des Weiteren führen Sie aus, dass inzwischen der zentrale Kundendialog (Telefon-Hotline) und das Informationsportal www.nah-sh.de inkl. eines Fahrgastforums sowie des SH-Card-Clubs von der LVS betrieben werden. Wir halten dies für den falschen Weg. Der direkte Dialog mit dem Kunden kann nur bei den Unternehmen angesiedelt sein, da diese die Leistung für den Kunden erbringen und auf das Feedback der Fahrgäste angewiesen sind. Die Betreuung der Kunden sollte innerhalb der Leistungserbringer-Ebene bleiben. Den Kunden zusätzlich über die Besteller-Ebene zu betreuen, verwirrt nur und wirft unnötig Fragen auf (wer ist für was zuständig?). Die Unternehmen möchten gerne selbst ihre Kunden betreuen und sind bereit, den Kundendialog (Hotline, SH-Card-Club usw.) von der LVS zu übernehmen.</p>	<p>391 Fahrgäste entscheiden sich für das System Nahverkehr und nicht für einzelne Verkehrsunternehmen. Tatsächlich gibt es faktisch keine Wahlmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Anbietern. Deshalb muss im Mittelpunkt der Kommunikation auch das System stehen. Die Präsentation einzelner Unternehmen soll dabei natürlich möglich bleiben, bietet aber per se keinen unmittelbaren Kundennutzen. Fahrgäste erwarten einen Ansprechpartner und ein einfaches und transparentes System. Das beinhaltet eine ebensolche „Benutzeroberfläche“. Unternehmensübergreifende bzw. systemweite Aufgaben müssen zentral organisiert werden. Im übrigen ist die Tatsache, dass die LVS einige der Kundenbetreuungsinstrumente übernommen hat, Ergebnis der mangelnden Initiative der Verkehrsunternehmen. Tatsächlich sind die Verkehrsunternehmen über Jahrzehnte und bis heute den Beweis schuldig geblieben, dass sie ohne Unterstützung der öffentlichen Hand solche Instrumente betreiben können. Neben einem landesweiten Kundendialog wäre hier auch die landesweite, elektronische Fahrplanauskunft zu nennen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Da Tarif und Vertrieb durch die NSH koordiniert und von den Unternehmen im Betrieb umgesetzt werden, halten wir es für zweckmäßig, wenn diese zumindest stärker an der Gestaltung der diesbezüglichen Informationsmaterialien beteiligt würden. Hierdurch könnten Fehlinformationen und kostspielige Pannen (z. B. Mehrfachdruck von Tarif-Flyern), wie sie in der Vergangenheit immer wieder auftraten, möglicherweise vermieden werden. Die Gestaltung des landesweiten SH-Tarifs und des Vertriebs liegt im Wesentlichen in den Händen der Unternehmen. Dies kann nicht anders sein, da die Unternehmen vielfach über Nettoverträge die finanzielle Verantwortung tragen. Vor diesem Hintergrund verstehen wir Ihre Ausführungen zu Tarif und Vertrieb in Kapitel 4.2 (Seite 56-57) als Anregungen und Vorschläge für die Unternehmen. Sie regen an, ein Jobticket und eine 9-Uhr-Monatskarte bzw. ein 9-Uhr-Abo einzuführen. Beide Vorschläge werden derzeit bzw. wurden kürzlich von den Unternehmen geprüft. Hierbei spielen vor allem wirtschaftliche und betriebliche Aspekte eine Rolle. Die Einführung neuer Tarifangebote erscheint aus Sicht der Verkehrsunternehmen nur dann sinnvoll, wenn die notwendigen Beförderungskapazitäten vorhanden und keine Mindereinnahmen zu erwarten sind. Die Prüfung der Einführung eines Jobticket ergab, dass zumindest in der derzeitigen Situation die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ungünstig sind. Die Einführung von 9-Uhr-Zeitkarten wird aktuell durch einen Gutachter ergebnisoffen geprüft. Obwohl Sie einerseits die Einführung stark rabattierter Tarifangebote vorschlagen, möchten Sie andererseits durch Tarifoptimierungen eine finanzielle Entlastung von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erzielen. Wir sehen hierin einen Widerspruch und können in den Ausführungen zum Thema Tarif kein klares Konzept erkennen. Als wichtigste Wünsche im Bereich</p>	<p>392 Über den Arbeitskreis Marketing sind die Unternehmen in die landesweite Vermarktung der Produkte eingebunden. Wichtig ist vor allen Dingen die rechtzeitige und vollständige Übermittlung der notwendigen Informationen durch die NSH und die Verkehrsunternehmen. Wir kommen bei Bedarf gerne auf das Angebot einer Kontrolle durch die Unternehmen zurück. Ziel des Landes und der LVS ist es, den Schleswig-Holstein-Tarif kontinuierlich kundenorientiert weiter zu entwickeln. Das betrifft sowohl das Sortiment, als auch den Vertrieb. Auch für Land und LVS steht die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Vordergrund. Wir sind jedoch auch davon überzeugt, dass es möglich ist, mit neuen Tarifangeboten neue Zielgruppen zu erschließen und dadurch die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Diese Einschätzung fußt auch auf der Erfahrung von Verbänden und Verkehrsunternehmen aus anderen Regionen. Untersuchungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zeigen, dass der Nahverkehr künftig noch intensiver auf individuelle Wünsche und Bedürfnisse vorbereiten sollte. Nur so können langfristig Marktanteile gewonnen und gesichert werden. Hierzu gehören auch spezielle Tarifangebote. Andere Branchen (z. B. Telekommunikation) haben ihr Sortiment in den vergangenen Jahren an gesellschaftliche Änderungen kontinuierlich angepasst. Die verschiedenen Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements müssen vor der Entscheidung für eine landesweite EFM-Strategie genau geprüft werden. Land und LVS sind an der Einführung des Online-Vertriebs interessiert. Das Kapitel 4.2 wird diesbezüglich ergänzt.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Vertrieb benennen Sie die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements sowie des Handyticketings. Auch hier gilt in beiden Fällen, dass die Einführung neuer Vertriebskanäle und -systeme den Kundenbedürfnissen gerecht werden und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich darstellbar sein muss. Die Kosten für neue bzw. zusätzliche Vertriebswege sind nur dann zu rechtfertigen, wenn dadurch bei anderen Vertriebswegen Einsparungen erzielt werden oder Zugangshemmnisse zum System ÖPNV abgebaut werden können, so dass Fahrgastzahlen steigen.</p> <p>Ob EFM in Schleswig-Holstein flächendeckend wirtschaftlich betrieben werden kann, ist noch zu klären. Pilotprojekte zum Handyticketing in Schleswig-Holstein (Marschbahn) und anderen Bundesländern enttäuschen bisher aufgrund technischer Probleme und/oder mangelnden Kundeninteresses. Im Gegensatz zum EFM und Handyticketing hat der Onlineverkauf von Fahrkarten im Fernverkehr durch außergewöhnliche Zuwachsraten gezeigt, dass dieser Vertriebsweg Kundenbedürfnisse in hohem Maße befriedigt. Gleichzeitig kann der Verkauf von Fahrkarten im Internet sehr effizient und kostengünstig gestaltet werden. Bedenken hinsichtlich der Fälschungssicherheit und Kontrollierbarkeit der Online-Tickets müssen durch technische Lösungen ausgeräumt werden. Wir plädieren daher dafür, diese Vertriebstechnologie in den Fokus für zukünftige Vertriebsprojekte zu rücken.</p>	<p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
--	---

Ortsverband CDU - Hasloh

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Wir beobachten seit einiger Zeit, dass die AKN manchmal überfüllt ist und dass sehr stark Jugendliche sich darüber beschwerten, dass sie abends nur im 40 Minutentakt nach Kaltenkirchen fahren können. Vor allem Familien bemängeln den 40 Minutentakt am Sonntag und am Sonnabend ab 16.00. Warum eine Durchfahrt am Sonntag zum Hbf. nicht möglich ist, kann niemand verstehen und ist immer wieder Kritikpunkt.</p> <p>Daher fordern wir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den 40 Minutentakt auf der Linie A1 abschaffen und auf 20 Minutentakt umzustellen - am Sonntag generell Durchfahrten zum Hauptbahnhof zu ermöglichen - am Wochenende Nachtfahrten einzuplanen <p>So könnte ein Zug abgehend ab Hbf. von 0.45 auf 1.05 verlegt werden und ein zweiter Zug ab Hbf. um 1.45 starten. Danach gibt es dann die Möglichkeit mit U- Bahn und Bus nach Hasloh und Quickborn zu kommen ab Niendorfer Markt um 2.48 und 3.48. Noch besser wäre es die Buslinien einzustellen und die AKN zusätzlich ab Hbf. um 2.45 bzw. 3.45 Uhr fahren zu lassen.</p> <p>Unsere Beobachtungen sind, dass der Nachtverkehr mit U- und S- Bahn am Wochenende von der Hamburger Bevölkerung immer besser angenommen wird. Wir können nicht von der Metropolregion Hamburg sprechen und bei der AKN diese an Hamburgs Grenzen enden lassen. Insbesondere für unsere Jugendlichen ist eine verlässliche Nachtverbindung an den 2 Tagen sehr essenziell.</p> <ul style="list-style-type: none"> - am Sonnabend den Übergang auf den 40 Min. Takt nicht um 16.00 Uhr beginnen zu lassen, sondern um 20.00 Uhr wie an anderen Werktagen auch. Hierzu ist zu sagen, dass die jetzige Regelung den Takt um 16.00 Uhr auf 40 Min. umzustellen inzwischen nicht mehr zeitgemäß ist. Die Geschäfte, Einkaufszentren in Hamburg schließen im Gegensatz zu früher heute erst um 20.00 Uhr. Dem sollte auch die AKN Rechnung tragen können. - bei verkehrsintensiven Zeiten den 10 Min. Takt erweitern - die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder verbessern. Insbesondere an den Wochenenden sind die Kapazitäten für Fahrräder häufig viel zu gering 	429	<p>Die begrenzten zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erlauben keinen durchgehenden 20-Min-Takt. Auch die weitere Ausweitung des Taktes in den Hauptverkehrszeiten auf einen 10-min-Takt und Durchfahrt der AKN zum Hamburger Hauptbahnhof fällt unter diese Restriktionen. Inwiefern eine zeitliche Ausweitung des 20-Min-Taktes zumindest am Samstag nach 16:00 Uhr möglich ist, wird derzeit geprüft.</p> <p>Die Anregungen für eine Verbesserung des Nachtverkehrs werden aufgenommen. Insgesamt wird das Land prüfen, wie an den Wochenenden der Nachtverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein attraktiver gestaltet werden kann und inwiefern hier einzelne zusätzliche Zugleistungen bestellt werden können.</p> <p>Eine Verbesserung der Mitnahmekapazitäten für Fahrräder ist erst zu erwarten, wenn neue Fahrzeuge für die AKN-Verkehre zur Verfügung stehen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>

Stadt Glückstadt

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Die bereits vorhandene direkte Fahrt von Glückstadt zum Hamburger Hauptbahnhof sollte in der Grafik auf Seite 12 des 3. LNVP dargestellt werden. Ansonsten wird dem LNVP zugestimmt.</p>	428	<p>Die Darstellung enthält grundsätzlich nur regelmäßig verkehrende Linien. Einzelverbindungen (z. B. einzelne Züge zum Hamburger Hauptbahnhof, oder einzelne Verdichterzüge) darzustellen oder in die Legende aufzunehmen würde die Lesbarkeit der Abbildung stark einschränken.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Redaktionelles</p>

Stadt Itzehoe

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
--------------------------	----	--------------------------------

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>...nach Durchsicht des Entwurfes habe ich festgestellt, dass die Stadt Itzehoe nicht direkt von geplanten Maßnahmen betroffen ist, die dann konkret zu bewerten wären. Insofern werden nur allgemeine Anmerkungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein dichtes Liniennetz an Busverbindungen zu den Umlandgemeinden - eine gute Bahnanbindung an die Metropolregion Hamburg für Berufspendler - eine mögliche Taktverdichtung - ein günstiges und einheitliches Tarifsysteem - optimale Verknüpfung zwischen Bus und Bahn <p>stehen weiterhin mit Sicherheit ganz oben auf dem Wunschzettel eines Berufspendlers</p>	422	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
---	-----	---

Stadt Tornesch

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Die Stadt Tornesch liegt an einem der meistbefahrenen Streckenabschnitten der Bahn in Schleswig-Holstein. Unser Bahnhof dient einer ganzen Region (Tornesch, Uetersen, Heidgraben und Ellerhoop) mit mehr als 35.000 Einwohnern.</p>	418	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Die anvisierten Baumaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind dazu allein sicherlich nicht ausreichend. Deshalb möchte ich anregen, diese Maßnahmen zumindest zeitlich vorzuziehen, da die Stadt Tornesch weitere Maßnahmen rund um den Bahnhof plant.</p> <p>Dazu gehören: Neubau einer Fußgängerbrücke über die Bahn mit Anbindung an das Parkdeck eines Einkaufszentrums mit 50 P+R-Plätzen, die Erneuerung einer vorhandenen Fahrradgarage und der Neubau von etwa 90 P+R-Plätzen auf der Ostseite des Bahnhofs. Das Gesamtvolumen dieser Maßnahmen liegt bei circa 3,5 Mio. Euro. Baubeginn soll noch in 2008 erfolgen.</p> <p>Durch diese Maßnahmen wird der Komfort am Bahnhof verbessert. Ein finanzielles Engagement einer Kommune zur Aufwertung von Schienenbahnhöfen ist sicher bis heute noch die Ausnahme. Damit anerkennt die Stadt den Wert des Bahnhofs als Standortfaktor. Richtig sinnvoll werden aber alle diese Maßnahmen erst dann, wenn auch entsprechende Zugverbindungen angeboten werden können.</p>	419	<p>Die dargestellten Maßnahmen der Stadt Tornesch werden begrüßt und auch über GVFG-Mittel durch das Land gefördert. Eine zeitnahe Realisierung der bahnseitigen Vorhaben (Bahnsteigaufhöhung) wird angestrebt. Die Darstellung auf S. 54 wird korrigiert.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Angedeutete Erweiterung der S-Bahn-Verbindung nach Elmshorn nicht ausreichend. So fordert die Stadt Tornesch seit Jahren die Einbindung in das Netz des RE, wobei speziell der Zug von Hamburg nach Kiel das Angebot deutlich verbessern könnte.</p>	420	<p>Ein Halt der Express-Züge in Tornesch ist weiterhin nicht vorgesehen. Die Argumente dagegen wurden der Stadt Tornesch bereits in der Vergangenheit mitgeteilt.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Die seit langem zugesagte Beseitigung des Schienenengpasses zwischen Elmshorn und Pinneberg könnte endlich auch die Kapazitätsprobleme auf dieser Strecke lösen. Sie wird deshalb begrüßt. Bei einem Neubau auf dieser Strecke ergäbe sich auch eine Lösung der Lärmproblematik an der Bahn. Im Rahmen der Lärminderungsplanung wurde festgestellt, dass allein 10% der Tornescher Bevölkerung durch überhöhten Bahnlärm betroffen sind.</p>	421	<p>Sollte das Vorhaben realisiert werden, so würden die gesetzlichen Regelungen für den Lärmschutz greifen. Daher ist die Feststellung richtig, dass die Lärmproblematik tatsächlich zumindest stark reduziert werden würde.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>

Stadtverkehr Lübeck

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Der LNVP hat hauptsächlich aufgrund der Aufgabenstellung der LVS den SPNV zum Gegenstand; nimmt jedoch auch zum Busverkehr Stellung. Aus Sicht der SL wird der absolute Vorrang des SPNV vor den Busverkehr nicht gesehen. Der Busverkehr kann flexibler und kostengünstiger reagieren. Diese Qualität wird zuwenig gewürdigt. Der Ansatz einer offensiven Angehensweise der Verfasser des LNVP und das Ziel, den Nahverkehr aus Klimaschutzgründen und Erwartung des demografischen Wandels weiter auszubauen, wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings werden die Effekte des demografischen Wandels für Fahrgastgewinne weniger optimistisch gesehen, als im Entwurf dargestellt. Es wird bezweifelt, dass sich durch Effizienzgewinne im Busverkehr nennenswerte zusätzliche Angebote generieren lassen. Im Übrigen ist die Effizienzgewinnung und die Restrukturierung im Busverkehr ständige Aufgabe, um die Kosten zu senken.</p>	460	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Antworten auf die einzelnen Punkte sind den jeweiligen Kapiteln zugeordnet.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>
<p>Umweltbilanz, S. 23</p> <p>Die Darstellung der Umweltfreundlichkeit des Busses fehlt.</p>	461	<p>Der Absatz wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Strukturen und Finanzierung, S. 24,26</p> <p>Die Rolle der Verkehrsunternehmen bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes wird kaum gewürdigt. Tatsächlich werden nahezu alle Angebote durch die Verkehrsunternehmen initiiert, die auch in regionalen</p>	462	<p>Land, LVS und die Kreise und kreisfreien Städte nehmen ihre Rolle als Aufgabenträger ernst. Gemeinsames Ziel ist es, guten Nahverkehr zu gestalten.</p> <p>Die Einschätzung, nahezu alle Angebote im Bus-ÖPNV seien von den</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Verkehrsgemeinschaften/-verbänden eng zusammenarbeiten und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern sowohl des SH-Tarif wie die regionalen Tarife gestalten. Die LVS wird für die Bedeutung des ÖPNV überhöht; andere Partner, wie die regionalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen (schließlich muss ja noch jemand die Fahrgäste befördern!) werden fast ausgeklammert. Die bestehende Partnerschaft wird nicht bestärkt.</p>	<p>Verkehrsunternehmen initiiert, teilen wir nicht. Wir beobachten, dass viele Verkehrsunternehmen Ideen zur Weiterentwicklung ihres Angebotes vor Ort haben und diese auch umsetzen. Ideen zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems werden in erster Linie von Aufgabenträgerseite angeregt und entwickelt. Die Verkehrsunternehmen reagieren hier häufig zurückhaltend oder sogar ablehnend und ziehen sich auf ihre unternehmerischen Interessen zurück. Da jedes Unternehmen von Verbesserungen des Gesamtsystems profitieren kann, wäre eine offenerer Umgang mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung des ÖPNV wünschenswert. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Demografischer Wandel, S. 40 Die Ausführungen zum demografischen Wandel und die im LNVP unterstellten gleichbleibende Beförderungsleistung im Schülerverkehr angesichts geschlossener Schulen (insbesondere auf dem Lande) und längerer Schullewege werden bezweifelt. Die Berechnungen sind diesseits nicht nachvollziehbar. Des Weiteren werden die gestiegenen Kosten im Verkehr (sowohl beim Individualverkehr wie beim ÖPNV) ebenfalls Auswirkungen auf die Mobilität haben. Diese Abhängigkeit ist im LNVP nicht berücksichtigt. Damit kein Missverständnis aufkommt; über eine, wie im LNVP 2008-2012 beschriebene Entwicklung, würden wir uns sehr freuen; die demografische Entwicklung spricht jedoch eher dagegen.</p>	<p>463 Auf Seite 45 des Entwurfes führen wir aus, dass sich trotz rückläufiger Schülerzahlen der Anteil der Fahrschüler und die Verkehrsleistung erhöhen werden. Als Gründe hierfür sind die in den letzten Jahren schon vollzogenen Zusammenlegungen von "dörflichen Schulen", die freie Schulwahl und neue Schulkonzepte (offene Ganztagschule, Nachmittagsangebote, etc.) zu benennen. Dies führt nach unserer Einschätzung und der Prognose unseres Gutachters dazu, dass die Bedeutung des ÖPNV (Bahn und Bus) für den Schulweg weiter bleibt oder sich sogar noch verstärkt. Eine Prognose der Energiepreisentwicklung ist schwer kalkulierbar. Zeiten hoher Energiepreise bieten auch eine Chance, den Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu verändern und langfristig zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen - z. B. durch neue Tarifangebote. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Nachfrage</p>
<p>SH-Tarif, Tarifvertrieb und -bestimmungen Die Gestaltung des landesweiten SH-Tarifs und des Vertriebs liegt im Wesentlichen in den Händen der Unternehmen. Hier liegt auch in der Regel die finanzielle Verantwortung (bis hin zu den Gesellschaftern). Die Initiierung neuer Fahrkartenarten wird im Grundsatz positiv gesehen, - solange keine Kannibalisierung anderer Fahrkartenarten eintritt mit entsprechendem Einnahmeverlust, - solange mindestens die Verluste ausgeglichen werden oder - der Zugewinn weiterer ÖPNV-Kunden auf gesicherter Erkenntnis und nicht auf das Prinzip Hoffnung beruhen. Ansonsten handelt es sich lediglich um eine Umschichtung von Fahrkartenarten mit einer Vergrößerung des Fahrkartensortiments, jedoch ohne nennenswerten Mehrwert. Die Nennung einzelner Fahrkartenarten ersetzt noch kein Tarifkonzept und auch keine schlüssige Vorgehensweise zur Erlössteigerung. Hier wird durchaus die Gefahr gesehen, dass wiederum Mindereinnahmen auf die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen abgewälzt werden sollen.</p>	<p>464 Das Projekt SH-Tarif wurde als gemeinsames Projekt von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bewusst im Konsens durchgeführt, initiiert von Seiten des Landes. Ziel des Landes und der LVS ist es, den Schleswig-Holstein-Tarif kontinuierlich kundenorientiert weiter zu entwickeln. Das betrifft sowohl das Sortiment, als auch den Vertrieb. Auch für Land und LVS steht die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs im Vordergrund. Wir sind jedoch auch davon überzeugt, dass es möglich ist, mit neuen Tarifangeboten neue Zielgruppen zu erschließen und dadurch die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Diese Einschätzung fußt auch auf der Erfahrung von Verbänden und Verkehrsunternehmen aus anderen Regionen. Untersuchungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zeigen, dass der Nahverkehr künftig noch intensiver auf individuelle Wünsche und Bedürfnisse vorbereiten sollte. Nur so können langfristig Marktanteile gewonnen und gesichert werden. Hierzu gehören auch spezielle Tarifangebote, die gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entwickelt werden sollten. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Kommunikation, S. 59 bis 61 Die Unternehmen leisten erhebliche Anstrengungen, die Kundenkommunikation aufrecht zu erhalten. Dieses geht vom Vertrieb, Marketing, Fahrplanauskunft bis hin zum Beschwerdemanagement. Der Fahrgast identifiziert sich mit dem Unternehmen, das ihn befördert. Es ist also sehr ausführlich zu diskutieren, ob hier eine landesweite einheitliche Gestaltung aller Verkehrsunternehmen erstrebenswert ist.</p>	<p>465 Fahrgäste entscheiden sich für das System Nahverkehr und nicht für einzelne Verkehrsunternehmen. Tatsächlich gibt es faktisch keine Wahlmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Anbietern. Deshalb muss im Mittelpunkt der Kommunikation auch das System stehen. Die Präsentation einzelner Unternehmen soll dabei natürlich möglich bleiben, bietet aber per se keinen unmittelbaren Kundennutzen. Fahrgäste erwarten einen Ansprechpartner und ein einfaches und transparentes System. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Organisation, Verkehrsverbund SH, S. 69 Hier wird nun ein Verkehrsverbund Schleswig-Holstein gefordert. Eine Begründung, warum dieser Schritt notwendig und sinnvoll ist, fehlt. Es ist auch unklar, warum hier eine weitere Organisation geschaffen werden soll. Schließlich gibt es - den HVV für erhebliche Verkehre in Schleswig-Holstein, - die NSH als Organisation der Verkehrsunternehmen, - die LVS sowie, - die örtlichen Aufgabenträger.</p>	<p>466 Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr landesweit "aus einem Guss" zu planen. Je nach Struktur und Organisationsform verbleibt die Verantwortung für den ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden. Die Gründung eines Verbundes, wurde schon im zweiten LNVP thematisiert. Die Kreativität der Verkehrsunternehmen bei der Angebotsgestaltung und die Kundenorientierung sind auch bei einem Aufgabenträgerverbund gefragt und notwendig. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Busgrundnetz, ab S. 84 Ein abgestimmtes Busgrundnetz ist grundsätzlich zu begrüßen. Hier sehen SL und LVG auch ein Potenzial für die Expansion. Es ist nicht zwingend, dass diese überregionalen Verkehre nicht auch teilweise von SL bedient werden können. Eine Abstimmung</p>	<p>467 Die LVS möchte die Vorschläge des Busliniengrundnetzes mit den Kreisen und kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen diskutieren. In erster Linie sollte geprüft werden, ob die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr verbessert werden kann. Wie zusätzliche Angebote</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>vom Fahrplanangebot, Fahrwege und Taktzeiten sind durchaus erstrebenswert. Allerdings ist dieses keine neue Forderung, sondern wird zum Teil, soweit möglich, bereits realisiert. Die Finanzierung dieses Busgrundnetzes mit vorhandenen Mitteln, die die Aufgabenträger im Rahmen der Kommunalisierung erhalten haben, erscheint jedoch illusorisch. Es liegen weder Kostenschätzungen vor noch die erklärte Bereitschaft der Aufgabenträger, diese Mittel zusätzlich zur Verfügung zu stellen.</p>		<p>finanziert werden können, muss am konkreten Fall geprüft werden.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Finanzierung des Busangebotes, S. 86 Die Erwartung, dass eine Verbesserung des Busangebotes ohne wesentliche höhere Finanzierungsbeiträge allein durch Optimierung bei der Erstellung bzw. Bestellung der Leistung möglich ist, wird nicht begründet und wird diesseits angezweifelt. Alle Unternehmen, insbesondere auch die Stadtverkehr Lübeck GmbH unternehmen erhebliche Anstrengungen, die Kosten zu reduzieren, um hier auch die Gesellschafter, die Aufgabenträger zu entlasten. Diese Vorgehensweise darf nicht durch andere Anforderungen unterlaufen werden.</p>	468	<p>Im Rahmen der Kommunalisierung haben sich die Aufgabenträger geeinigt, die Effizienz des schleswig-holsteinischen Bus-ÖPNV zu untersuchen. Erst nach dieser Prüfung sind konkrete Aussagen, ob und in welchem Umfang Effizienzgewinne für eine weitere Verbesserung des Angebotes zur Verfügung stehen. Das Ergebnis kann natürlich je Kreis/kreisfreie Stadt sehr unterschiedlich sein.</p> <p>Der erwähnte Absatz auf Seite 86 des Entwurfes wird überarbeitet.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung</p>

VCD Nord

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Der VCD Nord begrüßt und unterstützt, dass das Land Schleswig-Holstein auf weitere Attraktivitätssteigerungen im Schienenpersonenverkehr setzt, damit der Umweltverbund einen möglichst hohen Anteil am Modal Split erreichen kann und die Menschen in Schleswig-Holstein auf den wichtigen Verkehrsbeziehungen auch ohne das Auto bequem und schnell unterwegs sein können. Dies ist insbesondere angesichts des zu erwartenden dauerhaften Anstiegs der Treibstoffkosten für die langfristige Sicherung der Mobilität unerlässlich. Durch Ausweitung des Verkehrsangebots kann die aufwändige Infrastruktur effizienter genutzt und die Attraktivität des Schienenverkehrs gesteigert werden.</p> <p>Allerdings wird im Kapitel 5.2. Finanzierung sehr deutlich, dass bei weitem nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen, um alle notwendigen und sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein umzusetzen. Es ist daher insbesondere bei den kostenintensiven Projekten 3-Achsen-Modell, StadtRegionalBahn und Hinterlandanbindung für die Fehmarnbeltquerung dringend erforderlich, prioritär diejenigen Maßnahmen zu verfolgen, die im Verhältnis zu den aufgewendeten Kosten die größte Umweltentlastung insbesondere hinsichtlich des Klimaschutzes versprechen, den größten volkswirtschaftlichen Nutzen haben und von denen die Menschen in Schleswig-Holstein am meisten profitieren. Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang, dass die kostenintensive Fehmarnbeltquerung hinsichtlich entscheidender Parameter wie Nutzen-Kosten-Koeffizient, wirtschaftlicher Nutzen für Schleswig-Holstein oder CO2-Minderungskosten nicht in ein Ranking mit den anderen Maßnahmen einbezogen wird.</p>	293	<p>Die beschriebenen Projekte (Stadt-Regionalbahn, Drei-Achsen-Modell, feste Fehmarnbelt-Querung) haben unterschiedliche Aufgaben und werden aus unterschiedlichen Finanzierungstöpfen gespeist. Es ist daher nicht einfach möglich, die Maßnahmen entsprechend der dargestellten Anforderungen zu vergleichen. Festzustellen ist allerdings, dass durch die abgeschlossene Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Stadt-Regionalbahn Kiel hier in jedem Fall fundierte Kenntnisse zum volkswirtschaftlichen Nutzen dieses Projekts vorliegen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Der LNVP sollte nicht außer Acht lassen, dass sich durch die Teilprivatisierung der DB AG im Fernverkehr Entwicklungen verstärken können, die sich auch auf den SPNV in Schleswig-Holstein auswirken. Wir sehen die Gefahr, dass der Druck der DB-Aktionäre, weniger einträgliche Fernverkehrsstrecken im Norden zu streichen, mit der Teilprivatisierung weiter wächst. Der Anreiz für die DB, darauf zu setzen, dass das Land entfallende Fernverkehrsverbindungen auf Kosten des Landeshaushalts durch subventionierte Regionalverkehre ersetzt, ist groß. Zumal die DB bei den Ausschreibungen für diese Strecken auch gute Chancen hat, den Zuschlag zu bekommen und damit Defizite elegant an die Steuerzahler abwälzen könnte. Der VCD fordert daher eine vollständige organisatorische Trennung von Netz und Betrieb im Schienenfernverkehr, damit die DB AG ihre monopolartigen Strukturen nicht zu Lasten der Steuerzahler, der Länder und der Wettbewerber der DB ausspielen kann. Außerdem ist es in diesem Zusammenhang dringend erforderlich, dass der Bund endlich seine Aufgabe gemäß Artikel 87 e (4) des Grundgesetzes wahrnimmt und in einem Bundesgesetz festlegt, auf welchen Strecken mit welcher Qualität Fernverkehr stattfinden muss.</p> <p>Hinweis: Artikel 87 e (4) des Grundgesetzes besagt:</p>	294	<p>Land und LVS können keine verbindlichen Aussagen zur Entwicklung des Fernverkehrs treffen. Diese Planungen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes. Auswirkungen der Teilprivatisierung auf den Nahverkehr sind nicht absehbar. Daher wird auch hierzu im LNVP keine Aussage getroffen.</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: Finanzierung</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.</p> <p>Das Land Schleswig-Holstein sollte im Rahmen des LNVP konkret Position dazu beziehen, in welcher Weise es sich auf Bundesebene engagieren wird, damit die DB AG Fernverkehre nicht zu Lasten der Länder wegrationalisiert.</p>		
<p>Kapitel 2 Nahverkehr in Schleswig-Holstein</p> <p>Neumünster - Ascheberg</p> <p>Seite 15</p> <p>Die Strecke Neumünster - Ascheberg muss auch in den neuen Trassensicherungsvertrag aufgenommen werden, da sich für diese Strecke mit ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem mittelholsteinischen und dem südholsteinischen Raum aufgrund der ansteigenden Kraftstoffpreise sowie der Möglichkeit, sie später als mögliche Erweiterungsstufe der StadtRegionaBahn Kiel zu reaktivieren, ganz neue Perspektiven ergeben können.</p>	295	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Kapitel 4 Landesweite Maßnahmen</p> <p>Weiterführung Stationsprogramm</p> <p>ab Seite 54</p> <p>Auch die Stationen Ascheberg und Flintbek sollten bis spätestens 2012 modernisiert werden, weil deren heutiger Zustand sowohl hinsichtlich der Barrierefreiheit als auch des Gesamteindrucks der Bahnsteiganlage unbefriedigend ist.</p> <p>Die Station Ratekau sollte im Hinblick auf die Schülerverkehre so schnell wie möglich reaktiviert werden.</p> <p>Zusätzlich zu den schon zur Reaktivierung vorgesehenen Stationen sollten neue Stationen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg und Neustadt West, Ostseepark Schwentimental und Schülldorf, optional auch in Bredenbek und an der zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek, errichtet werden.</p> <p>Zur Finanzierung dieser Stationen sollen auch ortsansässige Wirtschaftsunternehmen oder die Kommunen herangezogen werden, sofern sie ein Interesse an den Stationen haben.</p>	296	<p>Vielen Dank für die weiteren Anregungen zum Stationsprogramm. Der Forderung nach einer Modernisierung der Stationen in Ascheberg und Flintbek schließen wir uns an. Aufgrund der Knappheit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wird es allerdings nicht möglich sein, diese Stationen bis 2012 grundlegend zu modernisieren. Wir hoffen, dass wir in Flintbek bereits im kommenden Jahr eine Verbesserung des Erscheinungsbildes durch den Abbau des DB PlusPunktes und den Neubau eines zeitgemäßen Wetterschutzes erreichen. Hierzu wurden mit dem Bahnhofsmanagement Kiel bereits Grundzüge des weiteren Handelns vereinbart. In Ascheberg sind grundlegende Modernisierungen nur schwer möglich, da der den Mittelbahnsteig erschließende Tunnel nur mit sehr großem Aufwand barrierefrei zu gestalten ist. Eine Lösung könnte in der Errichtung zweier Außenbahnsteige liegen, doch auch eine solche Lösung ist kurz- bis mittelfristig nicht finanzierbar.</p> <p>Die Reaktivierung der Station Ratekau ist Bestandteil der im LNVP für eine Realisierung bis 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Reaktivierungen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg und Neustadt West werden aufgrund fahrplantechnischer oder baulicher Probleme als nicht sinnvoll erachtet, bzw. bieten kein ausreichendes Fahrgastpotenzial. Die Anlage neuer Stationen zwischen Kiel und Rendsburg (ggf. mit einer Weiterführung nach Fockbek) wird derzeit geprüft und ist abhängig vom umzusetzenden Betriebskonzept. Für einen Halt Ostseepark Schwentimental gab es bereits Vorgespräche mit dem Entwickler des Gewerbeparks, der die Bereitschaft einer Mitfinanzierung signalisiert hat. Die Kommunen werden an der Finanzierung neuer Stationen prinzipiell beteiligt, in dem sie sich beispielsweise um die Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R) kümmern müssen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Barrierefreiheit</p> <p>Seite 55</p> <p>Mit Betriebsaufnahme des Netzes Ost Ende 2009 wird es hinsichtlich der Barrierefreiheit einen deutlichen Schritt nach vorne geben. Dennoch bleiben Teile Schleswig-Holsteins von einem auch mit Rollstühlen nutzbaren Bahnverkehr abgeschnitten. Die bestehenden Lücken bei Bahnhöfen und Fahrzeugen sollen möglichst bald geschlossen werden. Priorität sollten die Strecken und Halte mit hohem Fahrgastaufkommen haben. Die barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteiganlagen sollte möglichst durch</p>	297	<p>Das Handeln des Landes folgt dem Leitgedanken dieser Stellungnahme des VCD. Daher genießt der Umbau der mittleren, noch nicht barrierefreien Knotenbahnhöfe im Land (z.B. Niebüll, Büchen) hohe Priorität. Außerdem soll mit kostengünstigeren Lösungen (z.B. Bahnsteigteilaufhöhung in Friedrichstadt) eine Herstellung der Barrierefreiheit auch dort ermöglicht werden, wo für eine komplette Modernisierung derzeit kein finanzieller Spielraum vorhanden ist. Allerdings werden bereits mit Betriebsaufnahme Netz Ost und der damit verbundenen Umsetzung der heute in diesem Netz verkehrenden Doppelstockwagen (die zwischen Hamburg und Lübeck verkehrenden Wagen werden durch fabrikneue Fahrzeuge ersetzt) auf die Strecke Hamburg - Kiel alle wichtigen Achsen des Landes mit Fahrzeugen bedient, die einen Niederflureinstieg haben, bzw. mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet sind. Es werden dann nur</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>ebenerdige Zugänge erfolgen, da die Kosten für Brücken, Unterführungen und Fahrstühle sehr hoch sind und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei Treppen- und Tunnelanlagen niedriger ist.</p>		<p>noch die RB-Leistungen im Netz Mitte (RB HH-Itzehoe, HH-Neumünster und Neumünster-Flensburg) mit nicht behindertenfreundlichem Fahrzeugmaterial ausgestattet sein.</p> <p>Wir teilen die Ansicht des VCD, dass dort wo es betrieblich möglich ist, ebenerdige Bahnsteigzugänge anstelle von Unterführungen gebaut werden sollen. Allerdings ist zu beachten, dass je nach betrieblicher Situation mitunter Schranken erforderlich werden und entsprechende Lösungen dann auch mit Nachteilen für die Fahrgäste verbunden sein können, da diese vor geschlossener Schranke warten müssen.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Barrierefreiheit</p>
<p>Tarif</p> <p>Seite. 56</p> <p>Die Verschmelzung von Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket wird begrüßt, die Preise sollten sich aber am günstigeren der bestehenden Angebote orientieren.</p> <p>Im Mischverkehr HVV/SH-Tarif ist mehr Transparenz erforderlich, z.B. beim Kauf einer Fahrkarte Hamburg - Bad Segeberg am Automaten (mit dem HVV auf der direkten Strecke deutlich günstiger als über NMS zum SH-Tarif) oder bei Fahrten, auf denen teilweise eine HVV-Zeitkarte genutzt wird.</p> <p>"Über Kooperationsverträge sind die Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein verpflichtet, Fahrkarten des Fernverkehrs anzuerkennen." - Das muß unbedingt so bleiben.</p>	<p>298</p>	<p>Eine genaue Preisbildung wird für die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket nicht festgelegt, da sonst Verhandlungsspielräume wegfallen und eine Lösung gefährden.</p> <p>Eine bessere Abstimmung von HVV- und SH-Tarif ist vorgesehen und im LNVP erwähnt (S. 56). Gleiches gilt für die bessere Tarifkommunikation (S. 57).</p> <p>Die Anerkennung der Fernverkehrsfahrscheine in Zügen des Nahverkehrs ist in Verkehrsverträgen festgelegt.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif</p>
<p>Kommunikation</p> <p>Seite 59</p> <p>Der VCD begrüßt, dass die LVS dem Nahverkehr mit ihren professionellen Werbematerialien ein frisches, modernes und sympatisches Image verleiht.</p> <p>Bei der Fahrgastinformation gibt es aber Verbesserungsbedarf. Unverzichtbar sind der Aushang angemessener Fahrpläne an allen Haltestellen und die Herausgabe von Fahrplänen für einzelne Linien oder Regionen in digitaler und Papierform. An den Haltestellen müssten auch die Informationen über die verschiedenen Angebote des SH-Tarifs verbessert werden.</p> <p>An Busbahnhöfen in Bahnhofsnähe sollten vermehrt Displays mit Informationen über tatsächliche Ankunftszeiten der Züge angebracht werden, zum Beispiel Bad Oldesloe Buslinie 7141.</p> <p>Der Nahverkehr und der SH-Tarif in Schleswig-Holstein sollten noch stärker und deutlicher beworben werden. Neben Werbeplakaten und Werbefolien an Bussen sollen auch Loks, Triebwagen und Wagen ganzflächige (fensterfreie) Werbefolien bekommen.</p>	<p>299</p>	<p>Ein Hinweis zur Fahrgastinformation wird ergänzt.</p> <p>Aussagen zu einzelnen Werbemitteln halten wir in einem Fünfjahresplan nicht für erforderlich.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation</p>
<p>Seite 69</p> <p>Die Aufgabenträger der kreisfreien Städte und der Kreise sollten zu 4 bis 5 Aufgabenträgern zusammengefasst werden, die für zusammengehörende Regionen wie zum Beispiel die Landeshauptstadt Kiel mit den Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde den ÖPNV aus einem Guss planen. Busse und zukünftig auch die SRB müssen optimal mit dem SPNV vernetzt werden - und das über Kreisgrenzen hinweg.</p>	<p>300</p>	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p> <p>Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation</p>
<p>Nahverkehr bis 2025, Szenario "FortSchreibung"</p> <p>Seite73 bis 78</p>	<p>301</p>	<p>Knoten Kiel</p> <p>Langfristig ist in Kiel Hbf die Einrichtung eines so genannten Nullknotens (Ankünfte aus allen Richtungen kurz vor der vollen Stunde, Abfahrten kurz nach der vollen Stunde) des integralen Taktfahrplans ITF vorgesehen. Mit Aufnahme der 1. Ausbaustufe der Strecke Kiel-Lübeck Ende 2009/Anfang 2010 wird sich die Übergangssituation in Kiel in/aus</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Knoten Kiel</p> <p>Kiel Hbf bietet im heutigen Fahrplan für Umsteigeverbindungen zwischen den Strecken in Richtung Flensburg, Rendsburg und Lübeck keine attraktiven Umsteigezeiten, ist also kein vollwertiger ITF-Knoten. Hier können sowohl höhere Streckengeschwindigkeiten helfen als auch häufigere Fahrten (zwei pro Stunde), soweit dafür gesorgt ist, daß die Gesamtfahrtzeit durch Kreuzungsaufenthalte nicht unattraktiver wird.</p> <p>Westerland - Hamburg</p> <p>Es sollten sowohl in der Sommersaison als auch im Winter schnelle und vertaktete Verbindungen zwischen der Insel Sylt und dem Hamburger Hauptbahnhof angeboten werden.</p> <p>Hamburg - Büchen - Schwerin</p> <p>Der Hanse-Express sollte unabhängig von Maßnahmen auf der RB-Linie Aumühle - Büchen von 5 auf 6 Doppelstockwagen verlängert werden, weil die Züge schon heute teilweise überfüllt sind.</p> <p>Heide - Neumünster</p> <p>Der Ausbau dieser Strecke für eine Geschwindigkeit von 100 km/h, die Errichtung des Kreuzungsbahnhofes Beringstedt und die Einführung eines Stundentaktes auf der Gesamtstrecke sollten zusätzlich in den LNVP 2008-2012 aufgenommen werden, weil auf dieser Strecke mit vergleichsweise geringen Investitionen ein deutlich attraktiveres Verkehrsangebot und ein deutlich effizienterer Fahrzeugeinsatz erzielt werden können.</p> <p>Bad-Oldesloe - Neumünster</p> <p>Wir vermissen Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Platzkapazität auf der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg (- Neumünster) durch längere oder zusätzliche Züge (jeweils mit Anschluß an die Halbstundentaktzüge nach Hamburg).</p>	<p>Richtung Westküste und nach/von Eckernförde bereits erheblich verbessern. In/aus Richtung Hamburg ist der RE Kiel-Hamburg und zurück mit Abfahrten zur Minute \21 und Ankünften zur Minute \36 das strukturierende Angebot. An diesen Zeiten orientieren sich der RE Kiel-Lübeck und die RB Kiel-Flensburg. Erst nach einer möglichen Restrukturierung des Angebotes Kiel-Hamburg, die im Zuge der Ausschreibung des Netzes Mitte (Betriebsaufnahme Ende 2014) erfolgen könnte, könnte auch diese Linie in einen ITF-Taktknoten eingebunden werden.</p> <p>Westerland-Hamburg Seit Sommer 2008 verkehren einige beschleunigte Züge außerhalb des ITF, einer davon an Samstagen bis zum Hamburger Hbf. Die separate Einlegung von schnelleren Zügen im Winter ist angesichts der weit geringeren Nachfrage nicht sinnvoll. Eine generelle Beschleunigung der vorhandenen Züge um ca. 15 Minuten südlich Husum ist von der LVS untersucht worden. Hierbei ergaben sich keine signifikanten Anschlußverbesserungen für Fernreisende, jedoch erhebliche Nachteile für andere Fahrgäste, da das Taktgefüge anderer Linien hätte angepaßt werden müssen und nicht mehr alle Halte bedient werden könnten.</p> <p>Hamburg-Büchen Die Verlängerung um einen 6. Dosto-Wagen wird von Mecklenburg-Vorpommern nicht mitgetragen. Begründet wird dies mit erhöhten Kosten, z. T. nicht ausreichender Bahnsteiglänge und Fahrzeitverlängerungen. Land und LVS untersuchen daher die Einrichtung eines Entlastungszuges morgens ab Büchen nach Hamburg nachmittags zurück. Dieser kann jedoch nur in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg eingerichtet werden. Ob und wie dieses zusätzlichen Angebotes finanziert werden kann, steht noch nicht fest.</p> <p>Heide-NMS Die Reduzierung der Reisezeit auf unter einer Stunde mittels Streckenausbau ist angesichts der damit verbundenen Investitionen und angesichts des geringen Fahrgastpotentials derzeit nicht wirtschaftlich darstellbar.</p> <p>Bad Oldesloe - Neumünster Aufgrund des zu erwartenden Baus der festen Fehmarnbeltquerung und der damit zu erwartenden Verlagerung von Güterverkehren von der so genannten "Jütlandroute" auf die Vogelfluglinie ist nicht mehr mit einem Infrastrukturausbau in großem Maßstab zu rechnen. Kurzfristig umsetzbar ist derzeit nur die Erhöhung der Kapazität durch größere Triebwageneinheiten bzw. Doppeltraktionen. Dies ist im laufenden Vergabeverfahren auch Bestandteil des abgeforderten Leistungsangebotes. Langfristig könnte jedoch eine zusätzliche Kreuzungsstelle für den SPNV und damit verbunden auch ein 30-min-Takt zumindest in der Hauptverkehrszeit erforderlich werden. Derzeit ist eine solche Angebotsausweitung jedoch nicht wirtschaftlich darstellbar.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Szenario "Perspektive"</p> <p>Verdichtung von Schwarzenbek nach Hamburg</p> <p>Eine Verdichtung der schnelleren RE-Anbindung von Schwarzenbek, Müssen und Büchen nach Hamburg auf Stundentakt unterstützen wir, zumal die RE-Züge heute teilweise überfüllt sind.</p> <p>Norderstedt-Ochsenzoll</p> <p>Aufgrund der geplanten Baumaßnahmen an der Kreuzung Norderstedt - Ochsenzoll sind massive Störungen im Straßenverkehr aus der Richtung Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt in Richtung Hamburg zu erwarten. Das sollte zum Anlass genommen werden, um den Takt der AKN-Linien zu verdichten und vor allem, den 40 Minuten-Takt abzuschaffen. Bad Bramstedt sollte in den Berufsbeginn- und Feierabendzeiten in dichterem Takt bedient werden (Schichtzeiten der Kliniken beachten).</p> <p>AKN1 A1</p>	<p>302 AKN</p> <p>Auf der A1 und A2 wird in der HVZ bereits ein 10-Minuten-Takt gefahren. Eine weitere Taktverdichtung ist fahrplantechnisch nicht möglich und wäre aus unserer Sicht im Vergleich zu anderen Projekten im Land nicht prioritär.</p> <p>Der 40-Minuten-Takt ist eine Folge des 20-Minuten-Grundtaktes des HVV. Alternative Überlegungen wie z.B. die Einführung eines 30-Minuten-Taktes führen zu Fahrplan- und Anschlußproblemen bzw. unwirtschaftlichen Umläufen. Insofern kann nur der 20-Minuten-Takt verlängert werden (z.B. Abendstunden, Samstagnachmittag). Dies ist jedoch nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und zusammen mit der FHH möglich.</p> <p>Bad Bramstedt wird in der HVZ bereits mit zwei Zügen pro Stunde bedient. Sofern es Bedienungsdefizite bei den Schichtwechseln der Kurkliniken geben sollte, so sind diese aufzuzeigen (der LVS sind keinerlei Beschwerden bekannt).</p> <p>Durchbindungen nach Kiel Die Durchbindung von den genannten Strecken nach Kiel ist abhängig von der weiteren Ausgestaltung des Angebotes Kiel-NMS(-HH). Die Durchbindung beider Linien aus Norderstedt (was einen Wechsel der A1/A2 bedeutet) und Bad Oldesloe mittels Flügelkonzept lehnen wir ab. Ein Umstieg in Neumünster ist für Fahrgäste zumutbar.</p> <p>A3-Anschlüsse</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Bei der Linie AKN A1 sollte nicht nur die Richtung Hamburg bedacht werden. Eine durchgehende Verbindung Norderstedt - Kiel sollte in Betracht gezogen werden, ebenso für die Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Kiel. In Neumünster könnten die Züge aus Richtung Bad Segeberg und aus Richtung Kaltenkirchen gekoppelt werden.</p> <p>Eine Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung für die Verbindung (Hamburg/Flughafen -) Norderstedt - Kaltenkirchen - Neumünster (- Kiel) entspricht einer bereits früher vorgetragenen VCD-Forderung. Der im LNVP-Entwurf dargestellte Sachstand, nach dem dies überhaupt nicht weiter verfolgt wird, befriedigt nicht.</p> <p>Zubringer-Buslinien</p> <p>In ländlichen Gebieten sollten mehr Zubringer-Buslinien zu den SPNV-Linien eingerichtet werden (siehe zum Beispiel Station Meeschensee der AKN A2 zwischen Quickbornheide und Henstedt-Ulzburg, Ortsteil Rhen).</p> <p>AKN A3</p> <p>Die Linie AKN A3 in Elmshorn sollte auf den Bahnverkehr an die Westküste angepasst werden.</p> <p>Tempo 100 Bad Bramstedt - Kaltenkirchen</p> <p>Nach uns vorliegenden Informationen könnte die Strecke Bad Bramstedt - Kaltenkirchen mit Tempo 100 km/h befahren werden, wenn die Schrankensteuerung entsprechend geändert wird.</p> <p>Norderstedt</p> <p>Norderstedt, die fünftgrößte Stadt Schleswig-Holsteins, findet im Entwurf des LNVP leider keine Beachtung, auch nicht in den Statistiken.</p> <p>S4 nach Ahrensburg</p> <p>Zusätzliche Gleise für die S4 schaffen die für einen angemessenen S-Bahn-Verkehr erforderliche Streckenkapazität. Zusätzlich sollte mit Zweisystemzügen - wie auf der Strecke nach Stade - ein Teil der Züge über Ahrensburg hinaus nach Bad Oldesloe verlängert werden, da die Verkehrsnachfrage in Zukunft allein durch RE-Verkehre nicht mehr gedeckt werden kann. Analog zur S3 nach Stade sollte die S-Bahn in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten bis Ahrensburg und alle 20 Minuten bis Bad Oldesloe verkehren.</p>	<p>Die Anschlüsse der A3 werden bereits heute soweit wie möglich berücksichtigt. Jedoch sind die Möglichkeiten auf der eingleisigen Strecke mit wenigen Kreuzungsstellen begrenzt, insbesondere bei den durchgebundenen Zügen bis Ulzburg-Süd.</p> <p>Eine ausschließliche Focussierung der A3-Anschlüsse auf die NOB lehnen wir ab, es sind die verschiedenen Verkehrsströme nach Hamburg (Altona und Hbf) zu berücksichtigen.</p> <p>100 km/h nach Bad Bramstedt</p> <p>Selbst wenn diese Geschwindigkeit von der Infrastruktur her möglich wäre, die AKN verfügt mit den Fahrzeugen des Typs VT2E über Triebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 88 km/h, zudem ist der Haltestellenabstand sehr gering. Selbst mit Neubaufahrzeugen wäre der Zeitgewinn bei bestehendem Taktgerüst in Kaltenkirchen oder Bad Bramstedt "abzubummeln".</p> <p>S4</p> <p>Eine Verlängerung der S4 über Ahrensburg-Nord hinaus hängt von der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und den zur Verfügung stehenden Trassen ab. Für Pender von Bad Oldesloe nach Hamburg ist die S4 keine Alternative, weder von den Fahrzeiten noch vom Komfort. Ein 20-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe ist bei vorhandener zweigleisiger Infrastruktur und steigendem Schienengüterverkehrsaufkommen nicht durchführbar.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Bahnhof Burg auf Fehmarn</p> <p>Wir begrüßen, dass nach Wiederaufnahme des Regionalverkehrs nach Fehmarn dieser - unabhängig von einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung - durch einen Halt näher am Zentrum von Burg weiter verbessert werden soll.</p>	<p>303</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung ist bis Ostern 2010 geplant.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Stationen</p>
<p>Kiel - Rendsburg</p> <p>Der Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Felde sollte vorgezogen werden, da die benötigte Fläche vorhanden und das Grundstück für das 2. Gleis und den zusätzlichen Bahnsteig verfügbar sind.</p> <p>Damit einhergehend sollten auf der Strecke Kiel - Rendsburg ein Halbstundentakt tagsüber (mo-fr) eingeführt und weitere Haltepunkte in Melsdorf und Schüllsdorf errichtet werden, optional auch in Bredenbek. Als Option sollte zudem die Reaktivierung der Stichstrecke nach Fockbek in den LNVP 2008-2012 aufgenommen</p>	<p>304</p> <p>Die Realisierung eines Halbstundentaktes zwischen Kiel und Rendsburg ist erst möglich, wenn die Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke wiederhergestellt ist. Vorausgesetzt ein Halbstundentakt oder ein Schnell-Langsam-Konzept sind finanzierbar, dann würde der Kreuzungsbahnhof Felde gebaut werden. Die LVS prüft derzeit die Möglichkeit eines Schnell-Langsam-Konzeptes, da nur bei einem solchen Konzept mehrere weitere Haltepunkte möglich wären. In diesem Zusammenhang wird auch die Option einer Stichstrecke nach Fockbek erörtert. Da eine Realisierung in der Laufzeit des LNVP 2008-2012 aber ausgeschlossen ist und das Konzept noch weiteren Erörterungen bedarf, halten wir eine Aufnahme in den LNVP 2008-2012 für wenig sinnvoll.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

werden, da diese Strecke von den Pendelzügen Kiel - Rendsburg problemlos mitbedient werden kann.		Arbeitsbereich: Fahrplan
<p>StadtRegionalBahn Kiel</p> <p>Im Bericht der Gutachter zur StadtRegionalBahn wird festgestellt, dass eine StadtRegionalBahn ein wesentlicher Standortfaktor ist und positive Auswirkungen auf die Siedlungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung hat. Die StadtRegionalBahn ist also das Schlüsselprojekt für eine starke Wirtschaftsregion im kieler Raum.</p> <p>Der VCD fordert daher die Landesregierung und die LVS auf, sich im neuen LNVP 2008-2012 eindeutig zum Gesamtkonzept einer StadtRegionalBahn Kiel zu bekennen. Die im Entwurf des LNVP skizzierte Alternative einer "Förde-S-Bahn" ist keine Alternative, da hiermit die systembedingten Vorteile der StadtRegionalBahn nicht annähernd erreicht werden können. Die StadtRegionalBahn sollte deshalb im LNVP 2008-2012 deutlich ausführlicher dargestellt werden, unter anderem durch Karten, die den genauen Streckenverlauf verdeutlichen, und durch Angabe der Taktung, um die neue Qualität des Verkehrsangebotes zu verdeutlichen.</p>	305	<p>Das Projekt "StadtRegionalBahn Kiel" ist ein Projekt der Landeshauptstadt Kiel. Eine Entscheidung zur Umsetzung ist noch nicht gefallen. Das Land hat sich bereit erklärt, das Projekt im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Der LNVP hat die Aufgabe landesweit Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu formulieren. Die SRB Kiel ist genau wie andere Projekte als sinnvolle Maßnahme benannt.</p> <p>Sollte eine SRB-Kiel nicht realisiert werden können, bietet die Idee einer "Förder-S-Bahn" ggf. eine Alternative zur Verbesserung des Verkehrs in der Region Kiel - natürlich ohne den Vorteil umsteigefreier Verbindungen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Infrastruktur</p>
<p>Feste Fehmarnbeltquerung</p> <p>Sofern die feste Fehmarnbeltquerung umgesetzt wird, sollte im Rahmen der dadurch erforderlichen Neustrukturierung des SPNV zwischen Fehmarn und Lübeck das heutige RB-Angebot durch ein schnelles RE-Angebot ersetzt werden, welches optional nach Dänemark rückverlängert werden kann.</p>	306	<p>Die Ausgestaltung des künftigen SPNV-Angebotes nach Fertigstellung der FBQ ist abhängig von der Infrastruktur, den zur Verfügung stehenden Trassen, dem Fernverkehrsangebot (Stichwort: Bedienung Oldenburg) und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.</p> <p>Eine Beschleunigung der Linie ist - o.g. Aspekte vorausgesetzt - sinnvoll, in Dänemark ist dann ein geeigneter Linienendpunkt (z.B. Nykøbing/F) zu wählen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Fahrzeuge des SPNV</p> <p>In Schleswig-Holstein einzusetzende Doppelstockwagen-Züge sollten nach Vorbild des niedersächsischen Metronom generell über 2 Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg verfügen, die sich am Zugende (Steuerwagen) und direkt hinter der Lok befinden sollten. Besonders vor dem Hintergrund, dass der SPNV im Tourismus-Bereich in Zukunft eine stärkere Rolle spielen sollte, ist ein Niederflureinstieg gerade für die Fahrradbeförderung in den Zügen äußerst wichtig.</p>	307	<p>Der Vorschlag ist nachvollziehbar und wird daher in Überlegungen für Vorgaben bezüglich einzusetzender Fahrzeuge im kommenden zur Ausschreibung stehenden Netz Mitte eingehen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrzeuge</p>
<p>Buslinien-Grundnetz</p> <p>Seit Einführung des SH-Tarif ist der Parallelbetrieb zwischen Überlandbuslinien und Stadtbuslinien nicht mehr sinnvoll. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Überlandbuslinien im Stadtverkehr einen Schnellbus-Charakter haben und nur wenige Haltestellen bedienen. An diesen Haltestellen sollte dann ohne Zeitverzögerung der Umstieg zu Stadtbuslinien möglich sein, die die Feinerschließung im Stadtbereich übernehmen.</p> <p>Touristische Ziele wie der Wildpark Eekholt oder der Freizeitpark Trappenkamp sollten durch umweltfreundliche (gasgetriebene) Busse mit den Bahnhöfen verbunden</p>	308	<p>Die regionalen Aufgabenträger haben in 2007 zur Aufgaben- auch die Ausgabenverantwortung übertragen bekommen. Aus Sicht des Landes und der LVS sollte die Effizienz des vorhandenen ÖPNV-Angebotes überprüft werden. Hierzu gehört die Vermeidung von parallelen Fahrten. Gleichzeitig soll der Vorschlag für die bessere Verknüpfung Bahn-Bus (Buslinien-Grundnetz) in den nächsten Jahren konkret mit den regionalen Aufgabenträgern diskutiert werden. Die Anbindung touristisch oder für die Naherholung interessanter Ziele muss Bestandteil dieser Diskussion sein, um mehr Menschen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot anzusprechen. Davon profitieren alle Beteiligten.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>

VRK Verkehrsverbund Region Kiel

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Karte zur Veränderung der Nachfrage 1995-2006: Die in der Karte dargestellten Prozentwerte decken sich mit Ausnahme der Strecke Kiel - Preetz nicht mit den Zahlen in der VRK-Geschäftsstelle; besonders ist für Kiel - Eckernförde und Kiel - Felde ein deutlicherer Anstieg zu verzeichnen. Die VRK-Werte beziehen sich allerdings nur auf Normalwerktage (Montag-Freitag) und auf den Vergleichszeitraum 1994/95-2004.</p>	132	<p>Sich widersprechende Ergebnisse und Werte sind zwar bedauerlich, allerdings unvermeidbar, wenn Daten aus unterschiedlichen Quellen mit unterschiedlichen Methodiken miteinander verglichen werden. Wichtiger ist daher, Daten aus einer Quelle bzw. mit einer gleichen Methodik im Laufe der Jahre zu vergleichen.</p> <p>Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt</p>
<p>Die Übersicht bestehender Schnellbusverbindungen enthält nicht die im VRK vorhandenen, die zu ergänzen wären: Kiel - Schönberg / VKP / 37 min / 1 Stunde Kiel - Laboe / VKP / 26 min / 1 Std./HVZ 30 min Kiel - Dänischenhagen (- Schilksee) / AK-KVG / 32 min / 1 Std./HVZ I 30 min Die Fahrzeiten beziehen sich auf Start/Ziel Kiel, HBF</p>	133	<p>Tabelle 2 stellt eine Übersicht schneller Überlandverbindungen zwischen größeren Städten dar. Die genannten Linien fallen nicht in diese Kategorie.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

		Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Bahn-Bus
Gibt es für diese Zahl Quellenngebe(n)? Dann wäre eine Nennung hilfreich.	134	Die Quelle (Befragung der Aufgabenträger 2005) wird ergänzt. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
Gerade das Beispiel S. 50 zeigt, dass im Hinblick auf die erforderlichen Zuschüsse sorgfältig die "Grenze des Vertretbaren" für die Aufrechterhaltung bzw. Reaktivierung von SPNV-Verbindungen abgewogen werden muss, da die hierfür aufzuwendenden Mittel alternativ auch dem Bussystem zugute kommen könnten.	135	Das Beispiel zeigt jedoch auch, dass bei der Berechnung von Einsparungen durch die Rücknahme von SPNV-Leistungen auch die Auswirkungen auf das Gesamtsystem ÖPNV ermittelt werden müssen. Größere Einsparungen können nur bei Stilllegung ganzer Strecken erzielt werden. Auch bei Ersatz dieser Leistungen auf Busverkehre sind negative Auswirkungen auch auf andere SPNV-Strecken nicht auszuschließen. Kapitel: 3 - Weiterentwicklung des Nahverkehrs Arbeitsbereich: Finanzierung
Für den VRK gilt Ähnliches wie für den HVV, da er einen besonderen Kooperationsraum innerhalb des SH-Nahverkehrs darstellt: Das VRK-Logo erscheint neben dem "Mein Weg"-Logo. Insgesamt scheint der SH-Tarif - insbesondere die Durchtarifierungsmöglichkeit und damit ein Kern-Attraktivitätskriterium - zu wenig bekannt zu sein; hier muss die Kommunikation "am Ball" bleiben. Prinzipiell sind die grundsätzliche Ausführungen zur Kommunikation richtig, jedoch sind solche Erkenntnisse offenbar nach wie vor nicht bis zu allen Akteuren durchgedrungen; die Informationsbeschaffung sowie das generelle Heranführen an den ÖPNV scheint oft noch als "Holschuld" des (potenziellen) Fahrgastes angesehen zu werden. Evtl. müssten daher nicht nur nach außen (=an den potenziellen Fahrgast gerichtete), sondern gleichsam nach innen gerichtete Kampagnen gestartet werden ("Internes Marketing").	136	Der VRK ist ein Verbund ohne eigenen Tarif. Nichtsdestoweniger kann das VRK-Logo neben dem Mein-Weg-Logo stehen. Es ist richtig, dass die Basisinformation noch nicht bei allen Fahrgästen angekommen ist. Das liegt teilweise auch an Qualifikation und Verhalten des Personals der Verkehrsunternehmen. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Kommunikation
Die Modal-split-Werte auf Seite 20 unterscheiden sich z.T. deutlich von den in der Studie "Mobilität in der Region Kiel" erhobenen. Daraus resultiert natürlich ein gewisses Glaubwürdigkeitsproblem.	137	Sich widersprechende Ergebnisse und Werte sind zwar bedauerlich, allerdings unvermeidbar, wenn Daten aus unterschiedlichen Quellen mit unterschiedlichen Methodiken miteinander verglichen werden. Wichtiger ist daher, Daten aus einer Quelle bzw. mit einer gleichen Methodik im Laufe der Jahre zu vergleichen. Kapitel: 2 - Nahverkehr in SH Arbeitsbereich: Verkehrsmarkt
Diese Aussage kann nicht als gesichert gelten, sondern allenfalls aus Prognoseberechnungen abgeleitet sein. Dies sollte dann aber auch zum Ausdruck kommen.	138	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Finanzierung
Hierbei darf trotz allem die im allgemeinen nachfragehemmende Wirkung von hohen Tarifen nicht aus dem Auge verloren werden. Die genannte Strategie würde z.B. die Einführung von Jobtickets verhindern, die aber in der vorstehenden Textpassage am Beispiel des HVV positiv hervorgehoben wird. Der SH-Tarif insgesamt sowie seine einzelnen Angebote sind fortlaufend hinsichtlich ihrer Preisgestaltung - auch unter dem Aspekt unterschiedlicher Teilmärkte im Land - auf Sachgerechtigkeit zu überprüfen. Andernorts wie in der Vergangenheit auch in Kiel (Superticket 1986) konnten auch mit stark vergünstigten Angeboten Erfolge bei Nachfrage und Einnahmen erzielt werden.	139	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Tarif
Die hier erfolgte Darstellung der neuen Tarif-Angebote erweckt den Eindruck als sei ihre Einführung bereits beschlossene Sache (bes. 9-Uhr-Karten). Dies ist nach VRK-Kennntnis jedoch nicht der Fall, so dass der aktuelle, tatsächliche Sachstand wiedergegeben werden sollte.	140	Der Absatz wird überarbeitet. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Tarif
Zwar gibt es bekanntermaßen regelmäßige landesweite Gesprächsrunden der Aufgabenträger mit dem Land/der LVS, jedoch war von der Einführung eines landesweiten Aufgabenträgerverbundes in letzter Zeit nie ernsthaft die Rede. Das müsste mit den Betroffenen doch einmal grundsätzlich erörtert werden. Zu bedenken ist hierbei zum einen, dass ein solcher Verbund kein Selbstzweck sein sollte, sondern nur dann Sinn macht, wenn er greifbare Verbesserungen in erster Linie für den Fahrgast (oder den, der es noch gar nicht ist) oder z.B. auch im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Effizienz im ÖPNV bringt. Zum anderen ist die "Landschaft" im Hinblick auf Organisation und Befugnisse auf Aufgabenträgerseite landesweit derart heterogen, dass hier sicher erhebliche Hindernisse zu überwinden sind.	141	Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Das dient in erster Linie dem Fahrgast. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden. Die Gründung eines Verbundes, wurde übrigens schon im zweiten LNVP thematisiert. Kapitel: 4 - Landesweite Maßnahmen Arbeitsbereich: Organisation

Stellungnahmen nach Beteiligten

<p>Der Gedanke einer "Förde-S-Bahn" ist nun eine neue Variante. Allerdings sollte genauer erläutert werden, welche Unterscheidungsmerkmale vom status quo inkl. ohnehin vorgesehener Maßnahmen angedacht sind. Bereits der derzeitige SPNV im Einzugsbereich von Kiel hat durch den (soweit betrieblich möglich) vorhandenen Taktverkehr (vielfach dichter als 60 min) S-Bahn-ähnliche Qualität und die tarifliche Integration ist ohnehin gegeben. Was im Vergleich zu den großen S-Bahn-Systemen fehlt, ist der elektrische Betrieb; allerdings bieten die modernen Dieseltriebwagen durchaus attraktive Beschleunigungs- und Geschwindigkeitswerte. Der entscheidende Vorteil der SRB einer umsteigefreien Verbindung in weitere Stadtteile in Kiel wäre mit einer Förde-S-Bahn jedenfalls nicht zu verwirklichen.</p>	<p>142</p>	<p>Das Konzept "Förde-S-Bahn" orientiert sich gedanklich an Konzepten für mittlere Großstädten wie z.B. der Breisgau-S-Bahn Freiburg. Mit nur geringem finanziellen Aufwand und mit Mehrleistungen in einem überschaubaren Rahmen wäre auch im Großraum Kiel ein S-Bahn-Verkehr im 30-Min-Takt möglich. Dieses Projekt würde auch die Reaktivierung der Strecke Kiel - Schönberger Strand beinhalten. Es ist als Rückfallebene für den Fall eines Scheiterns des SRB-Projektes zu sehen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Fahrplan</p>
<p>Zum Thema "Buslinien-Grundnetz": Die Gestaltung des Busnetzes kann nicht losgelöst von den Nachfragestrukturen erfolgen. Um die Zuschussbedarfe nicht außer Kontrolle geraten zu lassen, ist ein ausreichendes Nachfragepotenzial unerlässlich. Bereits für die Region Kiel mit immerhin einigen starken Verkehrsachsen und klar auf die Landeshauptstadt ausgerichteten Pendlerverflechtungen gilt, dass außer den bereits heute im Takt bedienten Linien kaum Verbindungen, die in ein solches System sinnvoll einzubeziehen wären, wirtschaftlich darstellbar erscheinen, es sei denn, man akzeptiert Taktabstände von deutlich über 1 Stunde (wobei sich dann die Frage ergibt, ob damit die gewünschte Attraktionskraft erreichbar ist). Hinzu kommen die betrieblichen Zwänge, die es sicherlich nicht erlauben, das hier kartographisch dargestellte Busgrundnetz pauschal mit den gewünschten Anforderungen umzusetzen. Es sind daher in jedem Falle Einzelfallprüfungen erforderlich, auf welchen Verbindungen ein Taktverkehr, ggf. in Verbindung mit Angebotsausbau und/oder Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt und an die Bahnfahrpläne angepasst werden können. Infolgedessen wäre m.E. ein Verzicht auf die Karte zu empfehlen, da das dort abgebildete System nicht auf Realisierungsfähigkeit geprüft wurde, und in die Textpassage o.g. Sachverhalt einzubauen. Auch die aufgezeigten Parallelverkehre Bus-Bahn sind problematisch. Grundsätzlich sollte wegen der hohen Infrastrukturkosten die Bahnverbindung maximal möglich ausgelastet werden. Die Erfahrungen im VRK haben auch gezeigt, dass tendenziell entweder im Falle von Vorortverkehren (also bei relativ kurzen Reiseweiten und Durchbindung der Buslinie über den HBF hinaus) oder aber bei einer starken Preisdifferenzierung die parallele Buslinie in befriedigendem Maße angenommen wird; anderenfalls besteht immer der Nachteil des Systembruchs, so dass offenbar das Gesamtangebot Bus+Bahn vom Fahrgast - auch unter dem Aspekt Schnell-Langsam-Konzept - nur unzureichend wahrgenommen wird.</p>	<p>143</p>	<p>Das Buslinien-Grundnetz ist ein Vorschlag, der in den nächsten Jahren mit den Kreisen und kreisfreien Städten auf Umsetzbarkeit geprüft werden soll. Das Konzept soll in der vorliegenden Form als dynamische Diskussionsgrundlage dienen, die Karte ist nicht als endgültige Fassung zu verstehen. Sicherlich wird eine überall optimale Bus-Bahn-Verknüpfung, dieses Ziel wird von Land und LVS in erster Linie mit dem Buslinien-Grundnetz verfolgt, mit dem vorhandenen Angebot bzw. den vorhandenen Mitteln und/oder aufgrund bestehender Zwangspunkte (z. B. Schülerverkehr) nicht möglich sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in einigen Regionen noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Wie zusätzliche Angebote wirtschaftlich darstellbar sind und wie sie finanziert werden können, muss am konkreten Fall geprüft werden.</p> <p>Generell sollten konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden werden. Dennoch sind einige Parallelverkehre im Buslinien-Grundnetz zu erkennen. Zusammen mit den zuständigen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen streben wir eine intensive Diskussion über diese Linien an, inwiefern sie eine wichtige Zubringerfunktion für die Bahn erfüllen oder eher zu vermeidende Parallelverkehre darstellen.</p> <p>Kapitel: 5 - Nahverkehr bis 2025 Arbeitsbereich: Bahn-Bus</p>
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Bereitstellung Ihres Entwurfes zum 3. LNVP und zur Gelegenheit, hierzu Stellung zu beziehen. Über die in den nachfolgenden Einzelkommentaren dargestellten Inhalte hinaus ist grundsätzlich anzumerken, dass der weitere Ausbau des ÖPNV und speziell des SPNV zu begrüßen ist. Generell ist allerdings die Finanzierbarkeit zu beachten und diesbezügliche Risiken sind im Auge zu behalten. Ferner ist im besonderen aufgrund der erheblichen Kosten, die die Bereitstellung des SPNV erfordert, eine sorgfältige Abwägung des diesbezüglichen Nutzens mit einer alternativen Verwendung der Mittel für Busleistungen vorzunehmen. Hinsichtlich der Ausführungen zum Busverkehr ist anzumerken, dass natürlich nach wie vor die Aufgabenträgerschaft für diesen Sektor bei den Kreisen und kreisfreien Städten liegt. Wenngleich auch in diesem Bereich nachhaltige Verbesserungen wünschenswert sind, so gilt es doch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Siedlungsstruktur und -dichte und der daraus resultierenden Verkehrsstruktur unter Finanzierbarkeitsaspekten enge Grenzen gesetzt sind; die gegenüber zeitgemäßem SPNV geringere Akzeptanz des Busses in der Bevölkerung kommt hier erschwerend hinzu. Zumindest aus der praktischen Planungserfahrung im VRK kann gesagt werden, dass nach allen Beobachtungen und Daten enttäuschend wenige Verbindungen derart ausbaufähig erscheinen, dass deutliche Attraktivitätssteigerungen (Takt möglichst 60 min od. dichter; Schnellverbindungen u.ä.) mit entsprechenden Nachfragezuwächsen unter dem Gebot der Finanzierbarkeit realisierbar erscheinen. Inwieweit hier alleine aufgrund von Effizienzsteigerungen weitergehende Maßnahmen umsetzbar sind, wäre zu prüfen, sollte aber vorab nicht überschätzt werden. Diese Umstände sollten in den entsprechenden Ausführungen ihren Niederschlag finden, um keine utopischen Konzepte im LNVP niederzuschreiben. Abschließend ist auch den Analysen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung Anerkennung zu zollen. Jedoch sind auch hier Risiken einzukalkulieren; in der Vergangenheit haben sich jedenfalls im VRK verschiedentlich Prognosen zur Bevölkerungszahl und-struktur im Nachhinein als fehlerhaft erwiesen.</p>	<p>144</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p> <p>Kapitel: 0 - Grundsätzliches Arbeitsbereich: k.A.</p>

Stellungnahmen nach Beteiligten

Mit freundlichen Grüßen
VRK-Geschäftsstelle
gez.
i.A. Müller