

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Institutionen	3
ADFC SH	3
AKN Eisenbahn AG	9
AStA der Universität Kiel	21
Bundestag	26
Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. BSK	34
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)	38
Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf (DVBS) e. V.	66
Eigenbetrieb Beteiligungen Landeshauptstadt Kiel	71
Fahrgastverband Pro Bahn e. V.	98
Fördekooperation	146
Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	157
Hamburger Hochbahn AG	198
Handelskammer Hamburg	203
Hansestadt Lübeck	218
HVV	231
IHK Flensburg	238
Industrie- und Handelskammer zu Kiel	284
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck	322
Kreise Pinneberg, Segeberg und Dithmarschen	353
Kreis Herzogtum Lauenburg	406
Kreis Nordfriesland	433
Kreis Ostholstein	446
Kreis Plön	530
Kreis Rendsburg-Eckernförde	570
Kreis Schleswig-Flensburg	586
Kreis Segeberg	597
Kreis Steinburg	600
Kreis Stormarn	629
LAG Gleichstellung SH	637
Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	646
Landesseniorenrat Schleswig-Holstein e.V.	647
Landkreis Harburg	661
Lebenshilfe Schleswig-Holstein e.V.	662
Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V.	680
neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH	689
Omnibusverband Nord e.V.	696
Ostseefjord Schlei GmbH	707
RDC Deutschland GmbH	709
SoVD - Sozialverband Deutschland	716
Stadt Flensburg	721
Stadt Neumünster	729
Stadtverkehr Lübeck GmbH	735
Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH	743
Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V.	754
Tram für Kiel e.V.	773
VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.	773

VDV Landesgruppe Nord	800
VHH PVG Unternehmensgruppe	811

Institutionen

ADFC SH

D0119

D0119#1

Stellungnahme

Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen In den Niederlanden nutzen 40% der Pendler*innen das Fahrrad auf dem Weg zum Bahnhof; in Deutschland sind es lediglich 5%. Ursache für diese Diskrepanz

sind sicher auch die besseren Radwege in den Niederlanden, aber auch fehlende oder qualitativ nicht ausreichende Abstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen.

Die Abstellanlagen müssen die Räder gegen Diebstahl, Wetter, und Vandalismus schützen; ein Anschließen des Rahmens muss gewährleistet sein. Die Zahl der Stellplätze muss sich am Bedarf orientieren, der wiederum von der Zahl der zusteigenden Fahrgäste abhängt. Als grobe Orientierung empfiehlt der ADFC zunächst einen qualitativ guten Stellplatz auf 10 Zusteigende an Werktagen zwischen Betriebsbeginn und 12 Uhr. Der LNVP-Entwurf enthält bisher positive, aber nur allgemein formulierte Aussagen zum Fahrradparken an Bahnhöfen. Diese Aussagen sind zu konkretisieren.

Erwiderung

Auch die NAH.SH ist überzeugt davon, dass das Fahrrad eine optimale Ergänzung des Nahverkehrs darstellt. Ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist daher unbedingt notwendig, um die Fahrradnutzung als Zubringer zum Nahverkehr und integralen Teil des Umweltverbundes zu stärken. Im Rahmen des LNVP, der schwerpunktmäßig die Projekte des SPNV beschreibt, kann das laufende B+R-Programm der NAH.SH nur in begrenzter Detailtiefe dargestellt werden. Die ausführliche Kommunikation der B+R-Themen erfolgt zum Beispiel unter <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/b-r-foerderung-fuer-kommunen/>. Dort werden auch die qualitativen und quantitativen Standards für B+R-Anlagen erläutert. Die NAH.SH setzt sich jedenfalls dafür ein, dass langfristig jeder Haltepunkt des SPNV über eine hochwertige B+R-Anlage verfügt.

Stellungnahme

Fahrradmitnahme

Nach dem Fahrrad-Monitor 2019 des BMVI benötigen mehr als 40% der Radfahrenden eine Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln; im regionalen Schienenverkehr sind es sogar 62%. Eine verlässliche Mitnahme ist zurzeit nicht gewährleistet. Der ADFC erwartet einen Stellplatz je 10 Sitzplätze in allen Fahrzeugen des Öffentlichen Regionalverkehrs, zusätzlich zu den Flächen für Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen, und Reisegepäck. Stellplätze in Mehrzweckabteilen mit Klappsitzen sind so zu kalkulieren, dass die Hälfte der Klappsitze als Sitzplätze und die Hälfte der maximalen Stellplatzkapazität als Stellplätze angerechnet werden. Auch zur Fahrradmitnahme äußert sich der Entwurf zwar positiv, aber nur allgemein. Auch diese Aussage ist zu konkretisieren.

Erwiderung

Hinsichtlich der Bemessung der Fahrradmitnahmekapazitäten ist immer ein Ausgleich zwischen dem Bedürfnis nach bequemer Beförderung von Fahrrädern und dem Bedürfnis nach einer ausreichenden Anzahl von Sitzplätzen zu suchen. Einer pauschalen Forderung nach einem Fahrradstellplatz je zehn Sitzplätzen steht die NAH.SH daher zurückhaltend gegenüber.

Grundsätzlich ist die NAH.SH jedoch bestrebt, die Beförderung von Fahrrädern zu erleichtern und auch die dafür zur Verfügung gestellten Kapazitäten zukünftig zu erweitern.

Stellungnahme

Tarife

Die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens hat eine beträchtliche Kostensenkung im Gesundheitswesen zur Folge. Der ADFC empfiehlt deshalb als ersten Schritt, Inhaber*innen von Zeitkarten eine kostenlose Fahrradmitnahme im Regionalverkehr anzubieten. In der Folge sollte dieses Angebot auf alle Fahrgäste erweitert werden. Bis dahin sollte für kurze Strecken ein Kinderfahrchein für die Fahrradmitnahme akzeptiert werden. Optimierungspotenziale bestehen auch bei den Fahrscheinautomaten. Das Tarifangebot wird dort häufig unübersichtlich, teilweise auch unvollständig abgebildet, und der einzelne Buchungsvorgang nimmt häufig sehr viel Zeit in Anspruch.

Erwiderung

Eine stark steigende Anzahl zu befördernder Fahrräder in Bussen und Bahnen würde, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, dazu führen, dass insgesamt weniger Platz für Fahrgäste zur Verfügung steht. In anderen Verbänden ist es daher üblich, dass die Fahrradmitnahme eingeschränkt oder untersagt wird. Im HVV zum Beispiel ist die Mitnahme von Fahrrädern in U- und S-Bahnen zeitlich eingeschränkt, auf vielen Buslinien ganz ausgeschlossen. In den Verkehrsmitteln des Schleswig-Holstein-Tarifs ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich, soweit die Kapazitäten die Mitnahme erlauben. Neben der Fahrradtageskarte gibt es für kurze Strecken im Bus bereits heute die günstige Fahrradeinzelkarte ab 1,90 Euro.

Stellungnahme

Taktichte

Zurecht weist der Entwurf in Ziel 4 und an anderen Stellen darauf hin, dass sich der Nahverkehr an der Reisegeschwindigkeit und der Flexibilität des MIV messen lassen muss. Dieser Anspruch erfordert aus Nutzersicht einen generellen Takt von 30 Minuten oder dichter. Es ist anzuerkennen, dass ein solches Angebot zukünftig auf einigen weiteren Linien angeboten werden soll. Dass ein solches Angebot aber nicht flächendeckend vorgesehen ist, führt zwangsläufig zum bescheidenen Wachstumsziel von nur 20%, verglichen mit der Absichtserklärung des DB-Aufsichtsrats, das Fahrgastaufkommen bis 2030 verdoppeln zu wollen. Diese Bescheidenheit ist angesichts der drohenden Klimakatastrophe unverträglich. Der ADFC erwartet deshalb einen 30-Minuten-Takt auf allen Schienenstrecken bis spätestens 2030.

Erwiderung

In den vergangenen Jahren wurde auf vielen Strecken das SPNV-Angebot in Richtung eines, aus Nutzersicht sehr wünschenswerten, 30-Minutentakts verbessert. Weitere Taktverdichtungen sind im LNVP vorgesehen. Aufgrund begrenzter Ressourcen ist ein flächendeckendes SPNV-Angebot im 30-Minutentakt absehbar nicht umsetzbar.

Stellungnahme

Netzdichte

Der LNVP enthält positive Aussagen zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr. Der ADFC unterstützt diese Bestrebungen und empfiehlt zusätzlich die Verlängerung der RB 61 über Wilster nach Brunsbüttel, um auch das Mittelzentrum Brunsbüttel mit einem SPNV-Anschluss auszustatten. Teilweise erscheint aber die funktionale Einbindung der Netzerweiterungen suboptimal. So ist z.B. auf der Strecke Lübeck - Kiel eine halbstündliche RE-Bedienung geplant, überlagert von einer ebenfalls halbstündlichen S-Bahn zwischen Kiel und Preetz. Dieses Angebot wirkt durchdacht, und es ist als beträchtliche Verbesserung zu werten. Die RB 84 soll aber auf den Laufweg Lübeck - Malente begrenzt werden, gleichzeitig soll die Verbindung Plön - Neumünster reaktiviert werden. Weshalb die RB 84 nicht gleich im Halbstundentakt von Lübeck nach Neumünster durchgebunden wird, erschließt sich nicht. Insofern sind noch Korrekturen erforderlich; mit diesen Korrekturen erscheint die Netzdichte im SPNV aber im Wesentlichen ausreichend zu sein.

Erwiderung

Eine Wiederinbetriebnahme des SPNV auf der Bahnstrecke zwischen Wilster und Brunsbüttel könnte nach Realisierung der Elektrifizierung in Erwägung gezogen werden, wenn hierdurch die direkte Durchbindung von Zügen bis nach Hamburg möglich würde und zudem eine attraktive lokale Anbindung des Bahnhofs mit den Siedlungsschwerpunkten in Brunsbüttel organisiert wäre, da diese durch den Nord-Ostsee-Kanal getrennt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird zu gegebener Zeit erneut geprüft werden.

Grundsätzlich ist die Idee von Direktverbindungen von Lübeck nach Neumünster überlegenswert. Im Halbstundentakt verkehrende durchgebundene Regionalbahnen Lübeck - Neumünster über Malente und Plön würden aber zwischen Malente und Ascheberg zu einem Überangebot führen und zudem teure Infrastrukturausbauten in naturräumlich sehr sensiblen Bereichen zur Folge haben. Eine Realisierbarkeit wird daher durch die NAH.SH aktuell bezweifelt.

Stellungnahme

Regionaler Busverkehr

Der SPNV kann in Schleswig-Holstein allein keine flächendeckende Erschließung gewährleisten und muss deshalb durch ein regionales Busangebot ergänzt werden. Der LNVP verweist diesbezüglich lediglich auf 12 Linien im ganzen Land und im Übrigen auf die Zuständigkeit der Kommunen.

Um eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen (Regionalbus mit Bahnanschluss in maximal 5 km Entfernung), müsste jedoch auf annähernd allen Bundes- und Landesstraßen ein Busverkehr angeboten werden. Bei einer exemplarischen Prüfung des Angebotes im Kreis Steinburg konnte der ADFC feststellen, dass das Liniennetz des dortigen Busverkehrs diesen Anforderungen sogar weitgehend entspricht; allerdings bilden Kreisgrenzen häufig fast unüberwindliche Hindernisse. Vollkommen unzureichend war jedoch die zeitliche Angebotsdichte mit oft nur wenigen täglichen Fahrten.

Erforderlich ist deshalb, auch das Busangebot kreisübergreifend anzubieten; dies erfordert wahrscheinlich eine Anpassung der Zuständigkeiten. Für die Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen, die Fahrradmitnahme, und die Taktdichte müssen im regionalen Busverkehr die gleichen Anforderungen gelten wie im Schienenverkehr.

Erwiderung

Eine Anpassung der Zuständigkeiten ist nicht erforderlich. Die NAH.SH koordiniert landesweit Bus- und Bahnverkehr und hat dabei auch kreisgrenzenüberschreitende Verbindungen im Blick. Im Kreis Steinburg sind umfangreiche Angebotsverbesserungen im Busverkehr in Vorbereitung, so dass sich auch bei kreisgrenzenüberschreitenden Verbindungen das Angebot hier absehbar spürbar verbessern wird.

Kapitel 6.3.3 greift die Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen auf und sieht eine gezielte Förderung des Baus von Abstellanlagen an überregional bedeutsamen Busverbindungen vor. Zudem ist eine Verbesserung der Fahrradmitnahme in vielen Kreisen in Vorbereitung. Zahlreiche neue Busse sind bereits für die Montage von Fahrradheckträgern vorbereitet.

D0119#7

Stellungnahme

Der Entwurf des LNVP enthält fraglos Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Angebot. Kritisch ist allerdings zu beurteilen, dass er sich offensichtlich weiter als isoliertes Angebot für den Schienenverkehr versteht, und dass die dringend erforderliche intermodale Perspektive nirgends wirklich konkretisiert wird. Damit verfehlt der Entwurf weitgehend die Anforderungen, die für eine Verkehrswende erfüllt werden müssen. Die empfohlenen Anpassungen sollten in den LNVP übernommen und zukünftig bei der Vergabe von Verkehrsleistungen vorausgesetzt werden. Die erforderlichen Anpassungen im Schienennetz (Signaltechnik, Begegnungsabschnitte) sollten zügig realisiert werden.

Erwiderung

Der LNVP konzentriert sich auf den Schienenverkehr. Dort zeigt er ein ambitioniertes Maßnahmenbündel auf. Die Zuständigkeit für den Busverkehr liegt grundsätzlich bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Die Zuständigkeit für bauliche Maßnahmen an den Stationen, etwa für die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, liegt zumeist bei den Kommunen. In diesen Bereichen unterstützt die NAH.SH durch planerische Ressourcen und finanzielle Förderung die jeweiligen kommunalen Partner. Hier wurde in den vergangenen Jahren an sehr vielen Standorten bereits viel erreicht. Der LNVP bleibt in diesen Bereichen aber gezwungenermaßen weniger konkret als in jenen Bereichen, die vom Land durch direkte Zuständigkeit unmittelbar gesteuert werden können.

AKN Eisenbahn AG

A0016

A0016#1

Stellungnahme

Aufnahme Flughafenanbindung über die AKN in den LNVP;

zu 4.2.2 Maßnahmen ab 2027 Nr. 16

Die AKN bittet um Ergänzung der Tabelle unter 4.2.2 zu Nr. 16 wie nachfolgend dargestellt.

a a

Infrastrukturmaßnahmen

16 Anbindung Flughafen Hamburg Nein-Ja offen Variante 1: über die AKN-Linie A2 Variante 2: über Pinneberg

zu 5.2.2 Maßnahmen ab 2027;

16) SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen

(die insgesamt 9 Seiten sind mit berücksichtigt, werden hier nur nicht dargestellt)

Erwiderung

Es wird untersucht werden, wie der Hamburger Flughafen von Schleswig-Holstein aus besser angebunden werden kann. Neben der Anbindung über die Güterumgebungsbahn wird auch eine Anbindung an das AKN-Netz oder die Hochbahn betrachtet. Dies wird entsprechend ergänzt. Auch Alternativen zur Eisenbahn sind denkbar.

D0075

D0075#1

Stellungnahme

Wir begrüßen die Initiative für den Klimaschutz ausdrücklich und haben uns auch bereits für das Thema Wasserstoff ausgesprochen. Es gab bisher neben den elektrischen Fahrzeugen immer die zweite Technologie der dieselektrischen Fahrzeuge. Durch den Ersatz der Dieselfahrzeuge durch Akku-Fahrzeuge wäre nur noch eine Technologie im Einsatz. Das AKN-Netz wäre geeignet, eine weitere emissionsfreie Technologie wie Wasserstoff zu testen, weitere Elektrifizierungen zu vermeiden und auch in Zukunft zwei Antriebstechnologien im Land zu behalten. Eine Option wäre ggf. auch die Umrüstung der Fahrzeuge des Typs Lint 54 zu Wasserstoff-Fahrzeugen. So wäre der Einsatz der Fahrzeuge auch über 2030 klimaneutral gewährleistet.

Erwiderung

Die Formulierung im LNVP ("lokal emissionsfreie Fahrzeuge") ist bewußt offen gewählt. Grundsätzlich sind verschiedene Technologien dazu geeignet, dieses Ziel zu erreichen. Eine Vorfestlegung auf eine Technologie, wie von der AKN vorgeschlagen, wäre angesichts des begrenzten Wettbewerbs jedoch nicht sinnvoll. Dies hätte hohe Kostenrisiken fehlenden Wettbewerbs zur Folge, da nur ein Fahrzeughersteller Wasserstoff-Triebzüge anbietet.

Das Argument, dass bei Festlegung auf Wasserstofffahrzeuge dauerhaft zwei Antriebstechnologien im Land vorhanden wären, erscheint nicht stichhaltig, denn alleine die Tatsache, dass verschiedene Technologien vorhanden sind, hat per se keinen Mehrwert. Im Gegenteil, dadurch gehen Synergien und Flexibilität beim Einsatz der Fahrzeuge verloren.

D0076

D0076#1

Stellungnahme

In Tabelle 2 auf der Seite 18 fehlt die Durchbindung von Norderstedt Mitte über Neumünster nach Kiel.

Erwiderung

Eine Durchbindung bis nach Kiel ist erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Die entsprechenden Passagen im LNVP werden daher entsprechend angepasst. Das Projekt heißt daher auch zumindest zunächst "Expresszug Norderstedt - Neumünster".

D0077

D0077#1

Stellungnahme

Seite 22 Tabelle 5: Die angegebene Investitionssumme für den Expresszug stammt aus der Studie 2018 und stellt die Kosten des Konzepts mit Umbau Halloh dar. Im damaligen Zielkonzept, in dem eine Änderung der Fahrzeiten der RB82 unterstellt wurde, waren bereits weitere Maßnahmen vorgesehen (z.B. Zweigleisigkeit Boostedt Boostedt Rampe).

Erwiderung

Das Expresszugkonzept wird im Zusammenhang mit den Planungen auf der RB 82 neu bewertet und kalkuliert. Dabei werden sich voraussichtlich sowohl die Kosten als auch die zu erreichende Fahrzeitverkürzung verändern. Beides kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genauer angegeben werden.

D0078

D0078#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Es wird nur DB Netz und DB Station&Service als EIU mit entsprechenden Investitionen genannt. Die Projekte S21 und Rendsburg sind lediglich unter 5.2.1 kurz mit AKN erwähnt. Mindestens sollte die AKN als Infrastrukturbetreiber hier genannt werden, ggf. müssten hier auch die Maßnahmen zur S21, Kiel Schönberg, Rendsburg und ggf. weitere Maßnahmen auf dem AKN-Netz bzw. durch AKN als EIU genannt werden.

Erwiderung

Unter 5.1.1 wird beschrieben, dass sich die DB Station&Service in Bezug auf das Qualitätsmanagement an den anderen Stationsbetreibern im Land orientieren könnte. Dies kann durchaus als Anerkennung für die bisherigen Leistungen der AKN aufgefasst werden. In 5.3.2 ("Barrierefreiheit") wird Handlungsbedarf auch an AKN-Stationen beschrieben, womit eine Grundlage für Maßnahmen an Stationen im AKN-Netz bereitet wird.

D0079

D0079#1

Stellungnahme

Seite 27: Es fehlen die Planungen, nach der S-Bahn-Verlängerung bis Kaltenkirchen ggf. Toiletten in die Lint54 einzubauen.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihren Hinweis. Es trifft zu, dass bei einer Neuvergabe des Netz Süd Toiletten in den Fahrzeugen berücksichtigt werden sollten.

D0079#2

Stellungnahme

Seite 29:

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN und Monitoren erfolgt nicht bei den VTA, sondern nur bei den Lint 54. Dies sollte erwähnt werden, da die VTA noch ein paar Jahre im Einsatz sind.

Erwiderung

Ihr Hinweis ist korrekt und wird im LNVP angepasst.

D0080

D0080#1

Stellungnahme

Kapitel 5.2.1 Nr. 9) Neumünster Norderstedt Es fehlt die Erwähnung der vorgesehenen Taktverdichtung Ulzburg Süd Norderstedt Mitte.

Erwiderung

Eine Taktverdichtung ist derzeit nicht vorgesehen.

Stellungnahme

Die Machbarkeit einer Fahrzeitverkürzung mit einer Bandbreite von 12 bis 16 Minuten auf der Eisenbahninfrastruktur der AKN ist bisher noch nicht abschließend untersucht.

Erwiderung

Das Expresszugkonzept wird im Zusammenhang mit den Planungen auf der RB 82 neu bewertet und kalkuliert. Dabei werden sich voraussichtlich sowohl die Kosten als auch die zu erreichende Fahrzeitverkürzung verändern. Beides kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genauer angegeben werden.

D0080#3

Stellungnahme

Die Investitionshöhe stammt aus der Studie von 2018, siehe auch unsere Stellungnahme zu Kapitel 4.4 Tabelle 5

Erwiderung

Siehe zum Expresszugkonzept die Antwort zuvor.

D0081

D0081#1

Stellungnahme

Seite 45 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 // Karte

1. Ein 60min-Takt ist keine Taktverbesserung auf dem Abschnitt von Kaltenkirchen nach Neumünster. Vermutlich ist aber die Durchbindung nach Kiel gemeint, was aber aus der Abbildung 3 nicht ohne weiteres hervorgeht.
2. In der Abbildung sieht es auf dem ersten Blick so aus, als wäre die S21 für den Ast nach Norderstedt Mitte vorgesehen; dies sollte möglichst etwas anders dargestellt werden.

Erwiderung

Es wird eine übersichtlichere Darstellung geprüft.

D0082

D0082#1

Stellungnahme

Seite 72 5.3.1 Stationen Die ggf. zusätzlichen Stationen Neumünster Kampstraße und Ulzburg West werden nicht erwähnt.

Erwiderung

Für beide Stationen erfolgt eine Untersuchung des Potentials und der Integrierbarkeit in den vorgesehenen Fahrplan.

Der Nutzen der genannten Haltepunkte soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte. Die Überprüfung der Integrierbarkeit der Halte in den Fahrplan erfolgt derzeit im Rahmen eines Fahrplankonzepts. Erst dann kann beurteilt werden, ob diese Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

D0083

D0083#1

Stellungnahme

Seite 81

Zum jetzigen Zeitpunkt sind noch nicht alle AKN-Stationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet, da an manchen Stationen noch keine Anzeiger vorhanden sind. Eine seitens NAH.SH entsprechende Umsetzung ist derzeit bei der AKN noch nicht bekannt und somit noch nicht eingeplant. Sollte das für alle AKN-Stationen vollumfänglich vorgesehen werden, bitten wir um entsprechende Informationen.

Erwiderung

Vielen Dank für ihren Hinweis.

Ein gemeinsames Vorhaben zur Realisierung des Zwei-Sinne-Prinzips an allen AKN-Stationen ist von Seiten der NAH.SH gewünscht. Wir werden hierzu mit der AKN Kontakt aufnehmen.

Stellungnahme

Seite 85

Wieso ist in der Tabelle 9 bei den VTA eine Zahl in der Spaltenbezeichnung hinzugefügt?

In Tabelle 9 steht bei Lint 54 als Spaltenbezeichnung "DB Regio/AKN", wobei Regio und AKN in einer Zeile stehen. Das sieht ein wenig verwirrend aus stattdessen sollte DB Regio in einer Zeile und AKN in einer weiteren Zeile stehen.

Erwiderung

Der Zeilenumbruch wird angepasst

D0083#3

Stellungnahme

In der Tabelle fehlt der Stand der Angaben ansonsten könnte man denken, dass die AKN in 2026 noch VTA einsetzt; hier könnte auch erwähnt werden, dass ggf. ab 2025 die Fahrzeuge des Typs Lint54 ggf. mit WCs ausgerüstet werden und dass die AKN ggf. ab 12/2023 Lint 41 einsetzt.

Erwiderung

Ihr Hinweis ist korrekt. Zur Klarstellung wird in der Tabellenbeschriftung "Stand 2021" ergänzt.

D0084

D0084#1

Stellungnahme

Kapitel 5.3.5 Seiten 99 /100

Die Anforderungen gehen über das bisher vorgesehene hinaus und sind somit bei den Verkehrsunternehmen vermutlich in der Form nicht vollständig umsetzbar und können in den derzeitigen Strukturen und mit den vorhandenen Ressourcen nicht vollständig erfüllt werden. Hier sind höhere Kosten für Personal und ggf. weitere Schnittstellen einzuplanen.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0085

D0085#1

Stellungnahme

Kapitel 5.3.6 Seite 102 vorletzter Absatz "emissionsfreie" statt emissionsfreie Fahrzeuge

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

D0086

D0086#1

Stellungnahme

Bei der Ausschreibung Netz Süd ist für die Vergabevorbereitung durch NAH.SH nur ein Jahr vorgesehen. Bei anderen Vergabevorbereitungen mit vorhandenen Fahrzeugen sind zwei Jahre geplant. Zudem ist die Ausschreibung im Jahr 2037 ebenfalls mit Bestandsfahrzeugen vorgesehen, jedoch werden die Lint 54 zu dem Zeitpunkt nach den Planungen des LNVP nicht mehr im Einsatz sein.

Erwiderung

Die Tabelle stellt eine grobe und vorläufige Planung dar. Es trifft jedoch zu, dass insbesondere für den Fall, dass Neufahrzeuge beschafft werden sollten, eine längere Vergabevorbereitung durch die NAH.SH vorgesehen werden sollte.

D0087

D0087#1

Stellungnahme

Das Schlusswort des LNVP (Entwurf) bekräftigt deutlich, dass die ÖPNV-Nachfrage im Vergleich zu 2019 bis 2030 verdoppelt werden soll. Die Erreichung dieser Ziele ist stark abhängig von den Planungskapazitäten der EIU und der zu beteiligenden Behörden. Da das Ziel einer Verdoppelung der ÖPNV-Nachfrage bis 2030 stark von der Erweiterung und der Optimierung der vorhandenen Infrastrukturen abhängig ist, wird dieses Ziel neben der Bereitstellung benötigter Finanzmittel, vermutlich ausschließlich durch eine entsprechende Aufstockung der Planungs-, und Genehmigungskapazitäten erreicht werden können. Nur auf diese Weise wird auch der Flaschenhals für die Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen aufzuweiten sein.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

Stellungnahme

Um Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu verkürzen ist es darüber hinaus erforderlich, Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen hinsichtlich ihres Eingriffs in Natur und Landschaft etc. zu kategorisieren. Hemmnis bei der Planung von Eisenbahninfrastrukturen ist in aller Regel nicht die Lösung technischer Fragen, sondern vielfach umfangreiche Umweltauflagen. Mit entsprechender Kategorisierung könnte der Umfang der Verfahren jeweils an die Maßnahmen angepasst werden. Relativ geringe Veränderungen an Bestandsinfrastrukturen sollten sehr viel geringere Genehmigungsumfänge nach sich ziehen. Hier sind besonders die politischen Gremien aufgefordert, wirkungsvolle Vereinfachungen zu entwickeln. Ein erster positiver Schritt ist die unter sehr speziellen Randbedingungen anwendbare Planungsbeschleunigung bei der Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen gemäß § 18 AEG. Hier gilt es weitere Schritte folgen zu lassen.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

D0087#3

Stellungnahme

Um die gesteckten Ziele einer ÖPNV Nachfrageverdoppelung bis 2030 zu erreichen, ist es zwingend notwendig, Planungs- und Genehmigungskapazitäten aufzustocken sowie die Anforderungen an die Genehmigungsverfahren insgesamt zu reduzieren und zu vereinfachen.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

D0088

D0088#1

Stellungnahme

Seite 127 7.2 Angebotsverbesserungen im Netz Süd,

Der barrierefreie Betrieb auf der A1 ist nicht nur in den Hauptverkehrszeiten mit Ausnahmen, sondern auch den ganzen Tag über, da einzelne ganze Umläufe mit VTA gefahren werden.

Erwiderung

Der Hinweis ist richtig und wird im Text korrigiert.

D0089

D0089#1

Stellungnahme

Die Linie A3 wird im gesamten LNVP nicht erwähnt. Es gibt aber derzeit Planungen, die Linie A3 ebenfalls zu optimieren. Auch sma hat dazu Vorschläge in den Konzepten erarbeitet. Daher sollte die Linie A3 mit aufgenommen werden. Zudem halten wir eine Beschleunigung der A3 auf abschnittsweise 100 km/h für sinnvoll. Die Haltestellenabstände würden eine spürbare Beschleunigung der Fahrzeiten ermöglichen und damit die Attraktivität der Strecke erhöhen.

Erwiderung

Eine Verbesserung der A3 (kürzere Fahrzeiten) wird angestrebt. Dies wird im Abschnitt 5.2.1 9) ergänzt.

D0089#2

Stellungnahme

Für die im gesamten LNVP genannten Angebotsweiterungen und Fahrgastentwicklungen müssen für "Post-Corona" Komfortgrenzen für die Auslastung der Sitzplätze / Stehplätze definiert werden. Dies hat Auswirkungen auf die Anzahl der Fahrzeuge, die vor allem in den HVZ benötigt werden. Die Fahrgäste werden vsl. auf Dauer einen gewissen Abstand für notwendig halten und so werden auch ohne weitere Verbesserungen oder Fahrgaststeigerungen weitere zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Dies sollte in allen Bereichen vor allem bei den Investitionen schon jetzt berücksichtigt werden.

Erwiderung

Die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen bieten bedauerlicherweise keinen Spielraum für die Bestellung zusätzlicher Fahrzeuge.

AStA der Universität Kiel

A0033

A0033#1

Stellungnahme

Barrierefreiheit

Aus Ziel 2.3 geht nicht deutlich genug hervor, ob der gesamte ÖPNV in Schleswig-Holstein bis 2026 zu 95% barrierefrei sein soll oder nur der SPNV. Wünschenswert wäre, wenn der gesamte ÖPNV barrierefrei geplant und später umgesetzt wird.

Erwiderung

Der vorliegende Landesnahverkehrsplan bezieht sich auf den Schienenpersonennahverkehr. Entsprechende Regelungen zum Busverkehr, z.B. die Herstellung der Barrierefreiheit, sind in den Nahverkehrsplänen der Kreise und kreisfreien Städte beschrieben.

Stellungnahme

Verbesserung der Fahrgastinformation (5.3.2)

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist nicht ausreichend, so werden Barrieren aufrechterhalten, die abgebaut werden könnten.

Menschen müssen sich mehrsinnig (mehr als zwei Sinne) barrierefrei über die Abfahrts- und Ankunftszeiten informieren können. Im Idealfall sollten es optische, taktile und akustische Signale sein. Bei der Ausgestaltung sollten Expert*innen befragt werden, da oftvisuelle Informationen für Sehbehinderte Menschen unbrauchbar sind, da die Kontraste nicht groß genug sind. Diese barrierefreien Informationsangebote sollten nicht nur auf Webseiten vorhanden sein, sondern auch vor Ort müssen sich Menschen mehrsinnig, barrierefrei informieren können.

Erwiderung

Zur Ausgestaltung der Fahrgastinformation gibt es genaue Regelungen und Vorgaben die einzuhalten sind.

Zusätzlich finden zu verschiedensten Themen (auch zur Fahrgastinformation) regelmäßig Termine mit Vertretern von anerkannten Behindertenverbänden aus Schleswig-Holstein statt. Über diese und andere Wege arbeiten wir fortwährend an einer Verbesserung der Fahrgastinformation.

Stellungnahme

Barrierefreiheit von Stationen (und von Fahrzeugen)

Um von Punkt A nach B zu kommen, müssen sowohl die Haltestellen als auch die Fahrzeuge barrierefrei sein. Auch hier müssen Orientierungssysteme genutzt werden, die mehr als nur zwei Sinne ansprechen.

Hier möchten wir betonen, dass besonders kleinere Bushaltestellen, aber auch Bahnhaltstellen und Bahnhöfe barrierefrei sein müssen.

Wir haben in dem Ziel „Barrierefreiheit von Stationen“ keine Informationen zu Sanitäranlagen gefunden. Die Bereitstellung barrierefreier WCs in jedem Bahnhof ist notwendig.

Somit sollten alle Schritte, die zu der Nutzung des ÖPNV gehören, barrierefrei sein, die Informationsbeschaffung, die Haltestellen und die Fahrzeuge.

Erwiderung

Die Errichtung von (barrierefreien) Sanitäranlagen an jedem Bahnhof ist leider kaum leistbar. Insbesondere der Betrieb der Anlagen ist sehr teuer und immer wieder durch Vandalismus geprägt. Dennoch gibt es an relativ vielen Stationen barrierefreie Toilettenanlagen. Das Land Schleswig-Holstein fördert die Investitionskosten für Neuanlagen zu 75 % aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH).

Stellungnahme

Ausbau des Streckennetzes

In Bezug auf das Ziel 4 stellt der Ausbau des Streckennetzes zur Verbesserung der Erreichbarkeit und kürzerer Wege eine maßgebliche Rolle für die Studierendenschaft. So gilt als Anforderung die Zugänglichkeiten aus dem ländlichen Raum zu optimieren. Der Pendleranteil aus den ländlichen Gebieten muss bisher primär auf den Individualtransport zurückgreifen. Dieses Prinzip gilt dabei nicht nur für die Studierendenschaft, sondern für alle potenziellen Nutzenden des Nahverkehrs und kann langfristig zu einer umfassenden steigenden Auslastung und Nachfrage führen. Als weiteren Vorteil eines umfassenderen Angebots kann die Reduzierung der Emissionen und Verbesserung der persönlichen CO₂ Bilanzen der Bewohner*innen genannt werden.

Als weitere Anforderung gilt es, die Hochschulstandorte besser zu vernetzen. Besonders die Anbindungen zwischen Flensburg und Kiel, Kiel und Lübeck und zwischen allen Standorten an der Ostküste zu der FH Westküste sind zu kritisieren und bedürfen einer Anpassung.

Aufgrund vermehrter Ausfallsituationen möchten wir weiterhin anmerken, dass die Schaffung von Alternativen eine hohe Relevanz darstellt. In vergangener Zeit stellte dies vor allem auf der Verbindung zwischen Flensburg und Kiel eine große Hürde für viele Studierende dar.

Erwiderung

Durch ergänzende Buslinien in dichtem Takt, Bahnstreckenreaktivierungen und neue Bahnhalte soll die Zugänglichkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entschieden verbessert werden. Damit kann Mobilität auch klimaneutraler gestaltet werden. Die Anmerkung zur besseren Vernetzung zwischen den Hochschulstandorten wird zur Kenntnis genommen. In der Tat besteht hier noch Verbesserungsbedarf. Der LNVP hat hier aber auch konkrete Maßnahmen vorgesehen. Dies betrifft auch die Schaffung einer größeren Zuverlässigkeit und Resilienz des SPNV.

Stellungnahme

Klimaneutraler Schienenpersonalnahverkehr (SPNV):

Ein klimaneutraler SPNV bis 2030 ist zwingend notwendig. Da die Wissenschaft 2035 als letztmöglichen Zeitpunkt definiert hat, zu dem Deutschland Klimaneutral sein muss, damit das 1,5°C Ziel erreicht werden kann, ist es ebenfalls unumgänglich, dass auch die übrigen Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr bis 2030 klimaneutral sind.

Erwiderung

Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

A0033#6

Stellungnahme

Wir hoffen, dass Sie die Relevanzen unserer Anforderungen nachvollziehen können und in den LNVP aufnehmen. Wir sind überzeugt, dass dies die Erreichung der Ziele 1 (steigende Nachfrage) und 2 (Zufriedenheit) in Bezug auf die Studierendenschaft ermöglicht.

Sollten Sie Fragen haben oder weitere Quellen für unsere Stellungnahme benötigen, kontaktieren Sie uns gerne. Für eine weitere Beratung und Unterstützung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Bundestag

Mitglied des Deutschen Bundestages Ingrid Nestle

A0037#1

Stellungnahme

Klimaschutz findet auch auf unseren Straßen, Schienen und Wegen statt. Wir benötigen nicht nur klimaneutrale Technologien, sondern auch eine veränderte Art der Mobilität und echte Alternativen für die Bürgerinnen und Bürger. Deshalb unterstütze ich voll und ganz, dass die im LNVP-Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen zügig umgesetzt werden. Ein attraktives Angebot im öffentlichen Nahverkehr und Fernverkehr kann nur mit deutlich dichteren Takten, hoher Zuverlässigkeit und sehr guter Einbindung von Bahnhöfen gelingen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Projekte unterstützt werden.

Stellungnahme

In Schleswig-Holstein verursacht der Straßenverkehr rund 5,3 Mio.t CO im Jahr (MELUND 2021). Davon sind rund zwei Drittel dem PKW-Verkehr zuzurechnen. Die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe kann nur einen Teil der notwendigen Reduzierung leisten. Zur Erreichung der Klimaneutralität und der entsprechenden Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die mehrfach energieeffizientere Schiene werden die Maßnahmen aus dem LNVP-Entwurf nach meiner Einschätzung allerdings nicht ausreichen. Es ist daher "höchste Eisenbahn", zusätzlich zu den jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen einen Gesamtplan Schiene für Klimaneutralität in Schleswig-Holstein aufzustellen. Dabei darf Streckenneubau kein Tabu sein, die Kapazitäten der Bahnhöfe müssen beachtet werden und er muss im Einklang mit Klimaneutralität unseren hohen Mobilitätsbedürfnissen im Personen- und Güterverkehr gerecht werden. In der Vergangenheit wurden von der Politik immer wieder über Jahrzehnte Einzelprojekte verfolgt, die bei Fertigstellung schon nicht mehr auf der Höhe der Zeit sind. Die Mobilität der Zukunft erreichen wir nicht auf veralteten Wegen.

Erwiderung

Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Der LNVP berücksichtigt aber nur die heute bzw. absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und die daraus finanzierbaren Maßnahmen. In seinem Rahmen ist der LNVP durchaus ambitioniert. Weitere Streckenneubauten in größerem Umfang sind in diesem Rahmen aber nicht möglich. Verkehrsverlagerungen in Größenordnungen sind nur mit deutlich höheren finanziellen Mitteln, sowohl für Investitionen als auch Betrieb, zu erreichen.

Stellungnahme

Der LNVP weist mit den Zielen „klimaneutraler Schienenverkehr“ und „20% mehr Nachfrage gegenüber 2019“ in die richtige Richtung. Quantitativ reicht letzteres leider nicht aus. Beispielsweise hat sich die Bundesregierung vorgenommen, bis 2030 die Fahrgastzahl zu verdoppeln (Koalitionsvertrag 2017), was angesichts der Herausforderungen der Klimakrise ein geringes Ziel darstellt. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein hatte 2018 (vor Corona), mit 6 Mio. Personenkilometern/Jahr Verkehrsleistung einen Anteil von nur 7% (OdeS, 2021). Eine Steigerung um 20% ist hier also zu wenig. Wir müssen jetzt anfangen ausreichend Kapazitäten zu schaffen, die es Menschen und Logistikern erst ermöglichen, in relevanter Größenordnung auf die Schiene umzusteigen.

Erwiderung

Auch diese Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Der LNVP bewegt sich im Rahmen der derzeit und absehbar zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Größere Steigerungen sind nur zu erreichen, wenn das System "Eisenbahn" deutlich besser mit finanziellen Mitteln ausgestattet wird.

Stellungnahme

Planung und Finanzierung

Bei der Planung und der Auswahl von Schienenprojekten ist zu beachten, dass deren Umsetzung,

1. zumeist mehrere Jahre dauert
2. oft sprunghaft große Verbesserungen bringen
3. heute bereits großzügig geplant werden sollte, um später weiter steigenden Verkehrsmengen gerecht zu werden. Eine zu geringe Dimensionierung lässt sich auf Jahrzehnte hin schlecht erweitern - eine Zeitspanne, die wir angesichts der Klimakrise nicht mehr haben werden.

Daraus folgt:

1. Bis 2030 können Ausbauprojekte notwendige Verbesserungen und Fahrgastzahlenwachstum erbringen. Dazu zählen neben kleineren Investitionen beispielsweise:

- Elektrifizierungen
- Zusätzliche Gleise außerhalb von Siedlungen
- Reaktivierungen.

2. Im Zeitraum bis 2035 können größere Projekte weitere Kapazitäten und Attraktivitätssteigerungen erbringen, die für die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene notwendig sind. Dazu zählen beispielsweise:

- a. Neubau von Strecken
- b. Aufbau von Stadtbahnen.

3. Die lange Vorlaufzeit erfordert einen sofortigen Planungsbeginn aller Projekte, die im LNVP genannt werden und zusätzlich das Erarbeiten eines Gesamtkonzeptes für den Norden, das weitaus höhere Fahrgastzahlensteigerungen ermöglicht.

Erwiderung

Die Einschätzung wird geteilt, dass bereits jetzt mit der Planung aller im LNVP aufgeführten Projekte begonnen werden sollte. Hierfür stehen aber noch nicht die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung. Außerdem ist es derzeit sehr schwierig, die hierfür erforderlichen Personalkapazitäten am Markt zu akquirieren. Häufig erfordert die Einstellung von Quereinsteiger*innen oder Berufsanfänger*innen zusätzlichen zeitlichen Aufwand. Die NAH.SH beteiligt sich - um Interesse für Projekte des Schienenverkehrs zu wecken - auch an der Ausgestaltung des Studiengangs "Bauingenieurwesen" an der FH Kiel und der Organisation des Pflichtmoduls "Schieneninfrastruktur". Grundsätzlich wurde in der NAH.SH aber in den vergangenen Jahren bereits der Aufbau von Planungskompetenzen vorangebracht. Diese Kompetenzen werden weiter ausgebaut.

Die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Norden, das weitaus höhere Steigerungen der Fahrgastzahlen ermöglichen würde, wäre vor den sich abzeichnenden Herausforderungen im Klimaschutz durchaus sinnvoll. Es ist zu bedauern, dass dies durch das Gutachten OdeS noch nicht eingeleitet werden konnte.

Stellungnahme

Die bislang begrenzte Planung von Projekten basiert auf den Begrenzungen der heutigen finanziellen Rahmenbedingungen. Deren Verbesserung ist aber durchaus wahrscheinlich. So steigen die Mittel des Bundes-GVFG von ehemals 333 Mio.€ pro Jahr (bis 2019) auf 1 Mrd.€ pro Jahr (2021) und 2 Mrd.€ pro Jahr (ab 2025). Mögliche weitere Erhöhungen oder neue/erweiterte Bundesprogramme z.B. zu Elektrifizierungen durch eine neue Bundesregierung sind hier noch nicht einmal berücksichtigt. Zudem fordert 81 (2) ÖPNVGSH: „Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“

Es ist daher sinnvoll ein umfassendes Konzept für Schleswig-Holstein sowie die Nachbarländer zu erarbeiten und mit den Planungen für die dann identifizierten Projekte zu beginnen, auch wenn noch nicht sofort die vollumfängliche Finanzierung gesichert erscheint. Es ist klar, dass bei der Größe der notwendigen Maßnahmen, das Land diese nicht alleine schaffen kann, sondern der Bund sich viel stärker beteiligen muss.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Hinweise!

Die von Ihnen genannten Erhöhungen von Bundes-GVFG und Regionalisierungsmitteln sind in der Finanzplanung für den LNVP bereits berücksichtigt. Für eine vollständige Umsetzung der im LNVP benannten Maßnahmen ist eine zusätzliche Verbreiterung der finanziellen Basis des ÖPNV erforderlich.

Stellungnahme

Ich begrüße, dass sowohl die Elektrifizierung der Marschbahn als auch die S4-West zu den priorisierten Projekten gehören. Ich begrüße den Ansatz den dreigleisigen Ausbau Elmshorn - Pinneberg abschnittsweise auf vier Gleise auszuweiten. Bei der S4-West ermöglicht die vorgesehene Planung allerdings nur einen 20-Minuten-Takt. Dies spiegelt sich auch in der Meldung zum Deutschlandtakt so wieder. Zur Erreichung der Klimaneutralität in Verbindung mit komfortabler und günstiger Mobilität halte ich hier 10-Minuten-Takte für notwendig.

Erwiderung

Durch die Vielzahl an sich überlagernden RE- und RB-Linien wird es 7-8 Fahrten je Stunde zwischen Elmshorn und Hamburg geben. Hierdurch wird, wenngleich nicht für alle Stationen, nahezu ein 10-Minuten-Takt erreicht. Die geplante Infrastruktur ist für einen 10-Minuten-Takt ausgelegt, sodass im Fall einer Nachfragesteigerung und gesicherten Finanzierung eine Angebotsausweitung möglich ist.

Stellungnahme

Eine Querspange im Norden Hamburgs ist von besonderer Bedeutung. Auf der parallelen A23 fährt rund ein Drittel aller Kraftfahrzeuge bereits in Eidelstedt ab, um in die nordwestlichen Teile der Hansestadt zu fahren. Hier fehlt heute eine entsprechende Zugverbindung. Daher halte ich die Planung eines Stundentaktes auf die Güterumgehungsbahn in Hamburg bis nach Hamburg-Barmbek inklusive der Reaktivierung Uetersen - Tornesch nicht nur für sinnvoll. Sie sollte auch priorisiert und auf dichtere Takte ausgelegt werden.

Erwiderung

Die genaue Ausgestaltung des Angebots wird derzeit untersucht. Sollte die Untersuchung positiv ausfallen und eine Finanzierung gesichert sein, kann auch ein 20 bzw. 30-Minuten-Takt realisiert werden.

Stellungnahme

Darüber hinaus ist der Ausbau der Strecke (Itzehoe -) Wilster - Brunsbüttel zwar im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Er muss aber auch inklusive einer Elektrifizierung weiter vorangetrieben werden, was auch eine Reaktivierung im Personenverkehr ermöglichen würde.

Erwiderung

Die Elektrifizierung wird durch das BMVI/DB Netz vorangetrieben. Das Land SH hat notwendige Zusagen hinsichtlich des Abschnitts Itzehoe - Wilster erteilt, sodass eine Aufnahme der Planungen zeitnah zu erwarten ist. Eine Reaktivierung des Personenverkehrs ist von der Nachfrage und finanziellen Aspekten abhängig. Können diese positiv beantwortet werden, ist eine Reaktivierung denkbar. Grundsätzlich ist aber die ungünstige Lage des Bahnhofs in Brunsbüttel zu bedenken.

A0037#9

Stellungnahme

Wichtig ist auch eine Querverbindungen im Norden Hamburgs wie z.B. die Strecke Elmshorn - Barmstedt - Ulzburg zu stärken, um die Westküste besser mit den Orten am Nordrand Hamburgs zu verbinden.

Erwiderung

Eine Verbesserung der A3 (kürzere Fahrzeiten) wird angestrebt. Dies wird im Abschnitt 5.2.1 9) ergänzt.

Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. BSK

A0035

A0035#1

Stellungnahme

Für den BSK gebe ich nach Absprache mit dem Fachteam Mobilität (in dem ich regelmäßig mitarbeite) und dem Leiter der BSK-Landesvertretung SchleswigHolstein, Herrn M. Krasa, die nachstehende Stellungnahme zum LNVP ab:

Dieser LNVP, der mit erheblicher Verspätung vorgelegt wurde und im Internet für jede BÖürgerinjeden Bürger zugänglich ist, zeigt erfreulicherweise ein eigenständiges Kapitel zur Barrierefreiheit, das die Verbände der Behindertenhilfe bisher immer vermisst haben. Gesetzliche Grundlagen für einen barrierefreien ÖPNV findet man im nationalen Recht (GG, LBGG, BGG, SGB IX), im europäischen Recht (TSI PRM) und im internationalen Recht (UN-BRK). Der Inhalt der TSIPRM, der nur schwer mit dem nationalen Recht in Einklang zu bringen ist , führt immer wieder zu Diskussionen. Der Leitfaden zur Anwendung der TSI PRM , herausgegeben von der Europäischen Eisenbahnagentur, lässt deutlich erkennen, dass Ausnahmen von den Regelungen möglich sind.

Der Begriff Barrierefreiheit zieht sich durch den gesamten LNVP. Endlich haben die Autoren jetzt offensichtlich erkannt, dass ein qualitativ leistungsfähiger ÖPNV in der heutigen Zeit ohne Umsetzung der Barrierefreiheit nicht mehr denkbar ist. Fahrgastzuwächse kann es nur geben, wenn es einen ÖPNV für alle Menschen gibt. Programme zur Barrierefreiheit nach EBO, die von den EVUs im ersten Betriebsjahr erstellt und dann alle 2 Jahre fortgeschrieben werden müssen, zeigen in positiven Beispielen auf, dass die Autoren sich mit den speziellen Bedarfen der Zielgruppe auseinandergesetzt haben (Beispiel: Programm der AKN).

Erwiderung

Die Herstellung einer möglichst durchgängigen Barrierefreiheit des Nahverkehrs ist eines der zentralen Ziele die NAH.SH. Die besondere Relevanz dieses Themenbereichs wird durch die Berücksichtigung in einem eigenen Kapitel dieses LNVP unterstrichen. Die grundsätzlich positive Resonanz des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. wird durch die NAH.SH mit Freude zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Bei den gemeinsamen Beratungen am Runden Tisch für mobilitäseingeschränkte Reisende wird oft deutlich, dass Inklusion immer noch nicht überall in der Gesellschaft angekommen ist. Bei intensiven Diskussionen entsteht zeitweise der Eindruck es handelt sich um ein Gespräch zwischen zwei Gruppen in zwei Sprachen nur der Dolmetscher fehlt. Beispiel auf Seite 75: Der Einstieg ins Fahrzeug stufenfrei oder mit Rampe wird als barrierefrei bezeichnet. Ein Einstieg ins Fahrzeug mit Rampe kann eventuell noch als eingeschränkt barrierefrei bezeichnet werden. Ein Einstieg mit Rampe erfordert Hilfe und kann daher nicht barrierefrei sein! Im LNVP-Entwurf heißt es auf Seite 78, Absatz 3: "Die Ausgestaltung des barrierefreien Zugangs zu Öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, sowie die Anforderungen an die Fahrzeuge selbst, sind in Gesetzen und Verordnungen auf Bundes- und Landesebene festgeschrieben." Diese Aussage ist grundsätzlich positiv, sollte aber noch konkretisiert werden!

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Anregung berücksichtigt.

A0035#3

Stellungnahme

Bei den Anmerkungen zu den Fahrgastinformationen vermissen wir die dringend erforderlichen Informationen über intakte bzw. defekte Aufzüge. Bei der Meldung eines defekten Aufzugs ist die ergänzende Zeitangabe bis zur Reparatur des Aufzugs wichtig.

Erwiderung

Die dynamische Beauskunftung barrierefreier Reiseketten, etwa auch über den aktuellen Betriebsstatus einzelner Aufzüge, wird seitens der NAH.SH angestrebt und aktuell konzeptionell vorbereitet. Ein Umsetzungszeitpunkt kann jedoch noch nicht genannt werden.

Stellungnahme

Die Tabelle über die Fahrzeuge sollte aus unserer Sicht vor Verabschiedung des LNVP unbedingt überarbeitet werden. Die derzeitige Darstellung ist nicht eindeutig! Eine differenzierte Beschreibung fehlt. Der Nutzer/die Nutzerin werden dann erst entscheiden können ob sie z.B. allein oder mit Begleitperson fahren können!

Erwiderung

Die Tabelle 9 "Barrierefreiheit der SPNV Fahrzeuge" wird noch einmal überprüft. Der LNVP richtet sich jedoch mit seinen Inhalten, Abbildungen und Tabellen vorrangig an die Politik und das Fachpublikum. Die für den Fahrgast konkret relevanten Informationen über die Fahrzeuge werden in verständlicher Form aufbereitet und an geeigneter Stelle zur Verfügung gestellt.

A0035#5

Stellungnahme

Aus gegebenem Anlass begrüßt der BSK den Hinweis auf Fahrten ohne Anmeldung! Diese Vorgabe scheint auch nach mehreren Gesprächen der Verfasserin dieser Stellungnahme mit dem Kundendialog eines EVU immer noch nicht akzeptiert zu werden! Der Hinweis im LNVP, dass zukünftig branchenweit die Beteiligung der Behindertenverbände stärker umgesetzt wird, ist im BSK sehr positiv aufgenommen worden. Heike Witsch, Leiterin BSK-Kontaktstelle Neumünster und Umgebung

Mitglied im BSK-Fachteam Mobilität Aukrug, im September 2021

Erwiderung

Fahrten ohne Anmeldung für mobilitätseingeschränkte Personen sind wichtige Bestandteile des SPNV in Schleswig-Holstein. Die positive Rückmeldung sowie die Unterstützung durch den Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. der im LNVP benannten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird seitens der NAH.SH begrüßt.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

D0102

D0102#1

Stellungnahme

Wir sehen mit großer Sorge einen dringenden und erheblichen Verbesserungsbedarf beim bisherigen Entwurf in den Handlungsfeldern Klimaschutz, Verbindlichkeit von Zielen und Maßnahmen, Budgetbestimmung, Priorisierung und Beachtung der gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG, und methodische Probleme, die damit zusammenhängen.

Mit unserer Beteiligung möchten wir dazu beitragen, die notwendigen Verbesserungen im Plan zu ermöglichen.

Erwiderung

Der LNVP bezieht sich im Schwerpunkt auf den SPNV und stellt ein Maßnahmenbündel der absehbar umsetzbaren Maßnahmen dar. Im Rahmen der derzeit zur Verfügung stehenden planerischen und finanziellen Ressourcen wird der LNVP als durch die NAH.SH als ambitioniert beurteilt.

Stellungnahme

1.1 Ambitionsücke schließen. Den LNVP darauf ausrichten, die Klimaschutzziele zu erreichen.

Das Ziel 1 (20% Nachfragesteigerung bis 2026, danach bis 2030 unbestimmt "mehr") wird verändert auf: Ziel 1 mindestens 100%* Nachfragesteigerung bis 2030 ggü. 2019 und durchzusetzende Zwischenziele.
Messung: Entwicklung der Personenkilometer.

*Die notwendige Steigerungsquote (z.B. 100%) wird dabei konkret vom Ziel her geplant.

Für das Ziel Klimaschutz/ CO2-Reduzierung wird zunächst der Beitrag des Bahnverkehrs zur CO2-Reduzierung bestimmt, daraus wird die notwendige Steigerungsquote der Nachfrage abgeleitet und aus dem so gefundenen Ziel die notwendigen Maßnahmen.

Begründung:

a) Das bisherige Ziel entspricht nicht der notwendigen Klimaschutzwirkung mit einem angemessenen Beitrag des Verkehrsbereichs (hier hauptsächlich der Bahn.) Es wird nicht vom Ziel her geplant. Die Zielmarke im Entwurf (20%) ist deshalb nicht nachvollziehbar.

b) Die Verkehrsministerkonferenz hat unter Zustimmung des Ministeriums des Landes Schleswig-Holstein, Deutschland weit 100% Steigerung wie in unserem Vorschlag beschlossen. Der Sonderweg von nur 20% Steigerung in SH, wie im bisherigen Planentwurf genannt, ist deshalb abzulehnen. (Betroffen sind Glaubwürdigkeit des Ministeriums, Vertrauen, SH würde von der Entwicklung abgehängt.)

c) Mit dem bisherigen Entwurfsziel würden die Ziele des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes SH im betroffenen Sektor voraussichtlich erneut verfehlt.

d) Die Klimaschutzziele der Kommunen könnten häufig bei einer so geringen Veränderung nicht erreicht werden. Auch der Beitrag zu übergeordneten Zielen (Deutschland, EU) wäre zu gering.)

e) Schleswig-Holstein würde die Veränderung in Deutschland (Deutschland Takt) nicht adäquat mitgehen. Menschen würden in SH ohne entsprechende Anschlusszüge "stranden".

f) Das BVerfG hat in einem aktuellen Urteil zum Klimaschutz verboten, dass heute nötige Problemlösungen unbestimmt in die Zukunft verschoben werden. Dies wäre im Planentwurf der Fall, wenn von z.B. 100% notwendiger Veränderung nur 20% konkret bis 2026 geplant werden, und der Rest bis 2030 offenbleibt. Der Entwurf ist bisher voraussichtlich nicht verfassungskonform.

Erwiderung

Der LNVP orientiert sich am tatsächlich Umsetzbaren; die formulierte Zielmarke einer angestrebten Nachfragesteigerung von 20 % bis 2026 wird als realistisch bewertet. Eine Zielmarke einer Nachfragesteigerung von 100 % bis 2030 ist mit der derzeitigen Finanzmittelausstattung hingegen keinesfalls umsetzbar. Selbst wenn weitere Finanzmittel in beträchtlicher Größenordnung zur Verfügung stehen würden und auch alle nicht priorisierten Maßnahmen des LNVP umgesetzt würden, erscheint eine Nachfragesteigerung von 100 % bis 2030 ohne flankierende politische Maßnahmen nicht erreichbar.

Die Auffassung des Landesverbandes des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, der LNVP wäre nicht verfassungskonform, wird durch die NAH.SH nicht geteilt. Der LNVP skizziert wichtige und notwendige Schritte für eine Stärkung der Attraktivität des SPNV in Schleswig-Holstein. Er stellt keinen abschließenden Gesamtplan für die Mobilitätswende und Klimaschutz, wenngleich in ihm skizziert ist, in welche Richtung solche notwendigen Bestrebungen gehen müssten.

Stellungnahme**1.2 Aktuelle Klimaziele für Deutschland im LNVP bei Zielen und Maßnahmen berücksichtigen**

Im Planentwurf des LNVP werden noch die alten Klimaschutzziele in Deutschland verwendet. Bitte korrigieren. (S.11 im Planentwurf. z.B. 55% Reduktion bis 2030). Der Planentwurf soll die wesentlich höheren aktuellen Klimaschutzziele in Deutschland aus Juni 2021 verwenden (!) z.B. 65% Reduktion bis 2030. Diese bedeuten eine fast doppelt so schnelle Veränderung wie bisher geplant bis 2030. Damit diese höheren Ziele im LNVP verwendet werden (und nicht bloß korrekt benannt), soll der gesamte Plan an die für Deutschland erhöhten Ziele angepasst werden. Dies bedingt eine Veränderung der Ziele UND Maßnahmen im LNVP ggü. dem vorliegen Entwurf.

Erwiderung

Die mittlerweile angepassten Klimaschutzziele auf Bundesebene wurden im LNVP aktualisiert. Die Maßnahmen wurden nicht angepasst, da hierfür bislang die Grundlagen fehlen. Wie bereits beschrieben, ist eine Nachfragesteigerung von 100 % unter den derzeitigen Rahmenbedingungen bis 2030 nicht umsetzbar. Hierzu bräuchte es flankierende Maßnahmen in anderen Bereichen und eine massiv verbesserte finanzielle Ausstattung des öffentlichen Verkehrs.

Stellungnahme

2. Umsetzungslücke schließen:

Der Planentwurf geht bisher davon aus, dass die konkret bis 2026 geplanten Maßnahmen nicht ausreichen, auch nur 20% Nachfragesteigerung zu erreichen. Dies wird u.a. mit Budgetbegrenzungen begründet.

2.1 Vollständige Planung der Maßnahmen

Die Planung wird vervollständigt. Es werden jeweils ausreichend Maßnahmen geplant um die Ziele gemäß Abschnitt 1.1 erreichen zu können: zum Beispiel 100% Nachfragesteigerung bis 2030 und die notwendigen Zwischenziele. Für jede Maßnahme und für die Summe aller Maßnahmen wird dazu konkret im LNVP ausgewiesen, welcher messbare Zielbeitrag erwartet wird. Die Maßnahmen müssen darlegen, dass und wie sie Ziele voraussichtlich in Summe erreichen. (Sinn der Planung erfüllen.)

Erwiderung

Hierfür gibt es derzeit keine planerische Grundlage. Das ambitioniert angelegte OdeS-Gutachten stellt fest, dass die Verkehrsleistung bis 2035 um nahezu 50 % gesteigert werden könnte. Ein Maßnahmenkatalog für eine Steigerung der Verkehrsleistung um 100 % bis 2030 erscheint derzeit noch illusorisch.

Stellungnahme

2.2. Notwendige Finanzmittel einsetzen Investitionen in die Zukunft jetzt tätigen

2.2.1. Deutliche Priorität der Mittelverwendung für den ÖPNV

Dies ist im ÖPNVG-SH gesetzlich gefordert, um den Modal-Mix zu verändern. Im LNVP ist dazu darzulegen, wie der Anteil der Landesmittel, die für den ÖPNV eingesetzt werden so erhöht wird, dass der gesetzlichen Anforderung des Vorrangs des ÖPNV genügt wird. Offene Information über die Mittelverwendung. Vertrauen schaffen und Akzeptanz stärken bei den Bürgern, den Trägern öffentlicher Belange und Kommunen.

Erwiderung

Der LNVP gibt den aktuellen Stand der Finanzierungsplanung wieder. Es zeigt sich, dass die derzeit zur Verfügung stehenden Finanzmittel für den Nahverkehr nicht ausreichen, um die im LNVP definierten Projekte und Maßnahmen umzusetzen. Derzeit kann nicht dargestellt werden, wie eine ausreichende Finanzierung sicher erreichbar ist. Der LNVP beschreibt Ansätze, durch welche die Finanzierungssituation verbessert werden kann. Über die Finanzierung und Priorisierung der im LNVP benannten Maßnahmen entscheidet die Landespolitik..

Stellungnahme

2.2.2 Investitionsrechnung für alle Maßnahmen durchführen/ komplettieren: Abwägung der niedrigen Zinslast für die Finanzierung von Maßnahmen ggü. dem Nutzen, der entsteht, wenn im Gegenzug Klimaschäden rechtzeitig (durch die so beschleunigte Verkehrswende per LNVP, im Bahnbereich) vermieden werden. Als Berechnungsgrundlage soll dabei die vom Umweltbundesamt gesetzte Standardmethode zur Abwägung von Investitionsentscheidungen hinsichtlich der vermiedenen Klimaschadenskosten (195 €/ t CO₂ äq, UND 680 €/t CO₂ äg.) verwendet werden:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/20_20-12-21_methodenkonvention_3_1_kostensaetze.pdf

Alle Maßnahmen werden unter Beachtung dieser Investitions-Betrachtung im LNVP in der geplanten zeitlichen Realisierungsfolge neu eingeordnet.

Alle Maßnahmen mit so errechneter positiver Renditeerwartung werden bevorzugt und zügig durchgeführt.

Erwiderung

Die erreichbaren Einsparungen bei den CO₂-Emissionen sind Teil der im LNVP erfolgten Abwägungen zur Priorisierung der Projekte. Dies ist beispielsweise ein Grund für die hohe Priorisierung für die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe - Westerland. Daneben müssen weitere Kriterien berücksichtigt werden, wie etwa die langfristige Sicherung einer hohen Betriebsqualität oder die zeitliche Umsetzbarkeit von Projekten. Die Reduktion der CO₂-Emissionen ist ein sehr wichtiges Leitkriterium, jedoch nicht als alleinstehendes Kriterium geeignet.

Stellungnahme**2.3.1 Attraktive Bahntarife, für alle in SH**

Der Entwurf zum LNVP ist hinsichtlich ÖPNVG 84 Abs. 3 Nr. 5 nach unserer Ansicht nicht gesetzeskonform, weil er bisher keine Ziele und Maßnahmen für tarifliche Standards, z.B. attraktive Bahnpreise, enthält. Dies wird nicht geheilt durch Hinweise auf eine Expertenrunde, die sich damit beschäftigt.

Der LNVP soll deshalb um dieses Ziel und diese Maßnahme ergänzt werden: Die Bahnfahrt in Schleswig-Holstein soll ab 1. August 2022 immer preislich attraktiver, als die gleiche Fahrt im Motorisierten Individualverkehr sein. Hierzu kommen alle Preise auf den Prüfstand und werden im Sinn des Ziels entsprechend angepasst. UÜberprüft werden alle Kombinationen für Reisende hinsichtlich Strecken, (Anzahl) Reisende, und Transportaufgaben.

Erwiderung

Der LNVP trifft umfangreiche Aussagen zum Tarif im Kapitel 5.3.5.

Die NAH.SH teilt Ihre Ansicht, dass der ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsangebot preislich attraktiver sein sollte als der motorisierte Individualverkehr. Für regelmäßige Pendlerinnen und Pendler ist die Nutzung des Nahverkehrs bereits heute in aller Regel sehr viel günstiger als eine Fahrt mit dem eigenen Pkw.

Aus anderen Verbänden und auch aus der Marktforschung in Schleswig-Holstein ist schon lange bekannt, dass der Preis zwar auch das Mobilitätsverhalten beeinflusst, aber nur in einem vergleichsweise sehr geringen Maße. Auch umfangreiche Preissenkungen allein führen nicht dazu, dass mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen. Wesentlich wichtiger ist die Angebotsqualität etwa durch hochwertige, dicht getaktete, pünktliche Verbindungen mit sauberen und bequemen Fahrzeugen. Unser Anspruch ist daher ein qualitativ hochwertiger ÖPNV, den die Kundinnen und Kunden gerne nutzen, mit einem ausgewogenen Verhältnis zwischen attraktivem Tarif und hochwertigem Angebot.

Stellungnahme

2.3.2 Pilotprojekte ermöglichen, z.B. zum Test der Nachfragereaktion auf Preisveränderungen

Im Planentwurf werden Preisinstrumente aus Angst vor Umsatzeinbußen bisher abgelehnt.

Beispiele aus der Wirtschaft zeigen jedoch, dass dies nicht begründet sein muss. Discounter sind ein gutes Beispiel für mehr Umsatz trotz niedrigerer Preise. Preispolitik ist Teil jedes Marketing Mix und gesetzliche Forderung des ÖPNVG für den LNVP.

Erwiderung

Es ist wiederholt erwiesen worden, dass Preissenkungen allein nicht geeignet sind, um Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen. Verschiedene Vorhaben in anderen Verbänden haben immer wieder gezeigt, dass auch umfangreiche (und damit für die öffentliche Hand finanziell sehr aufwendige) Preissenkungen allein keine umfangreichen Fahrgastzuwächse generieren. Die hierfür aufgewendeten Finanzmittel fehlen für notwendige Investitionen in neue Busse und Bahnen und ein hochwertiges Angebot mit hoher Taktichte.

Pauschale Preissenkungen sind daher aus volkswirtschaftlicher Sicht kein sinnvoller Beitrag zur Mobilitätswende. Wir wollen Kund*innen deshalb mit gezielten Angeboten Anreize geben. So zum Beispiel mit dem neuen Jobticket: Durch die Zusammenarbeit von Arbeitgebern und Nahverkehr können wir den Fahrgästen sehr günstige Preise anbieten, die der ÖPNV alleine nicht finanzieren könnte. Die Monatskarte für den Stadtverkehr Kiel ist damit z.B. schon ab 2,50 Euro erhältlich und damit preislich hoch attraktiv. Durch dieses gezielte Angebot, das die Arbeitgeber mitfinanzieren, gewinnen wir neue Fahrgäste für Bus und Bahn und erwirtschaften gleichzeitig Mehreinnahmen für den gewünschten Ausbau des Systems.

Stellungnahme

Erfolgreiche Transformationsprojekte lassen immer Raum für Versuche, und Experimente, da diese die Entwicklung beschleunigen und die Kosten im Rahmen halten.

Der LNVP soll für solche Versuche, die regional begrenzt sein können, Möglichkeiten schaffen. Dabei sollen Kommunen eingebunden werden. Der LNVP soll hierzu ein Angebot zur Kooperation für Tarif- und Verkehrsversuche machen. Hierzu soll eine Maßnahme "Pilotprojekte der Verkehrswende" ergänzt werden. Beispiele: Erhöhung der Auslastung, Jobtickets ohne Mindestteilnehmer je Firma, 365 Euro Jahresticket, Semesterticket für eine Stadt oder für einen Verein, jeweils regional begrenzte Pilotprojekte mit gezielter und starker Marketingunterstützung.

Erwiderung

Zusammen mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen beginnt die NAH.SH 2021 die Erarbeitung eines gemeinsamen Tarifentwicklungsplans. Hier wollen wir eine gemeinsame Strategie für die Weiterentwicklung des Tarifs aufstellen und gleichzeitig durch konkrete Pilotprojekte (gegebenenfalls auch regional) neue Angebote möglich machen.

Die Mindestabnahmemenge im Jobticket wurde von vorher 10 (im bisherigen NAH.SH-Firmenabo) auf neu 5 Mitarbeiter*innen gesenkt. Das Semesterticket für Studierende gibt es schon seit 2019 und gilt nicht nur in einzelnen Regionen, sondern in Schleswig-Holstein und Hamburg. Eine weitere Überprüfung des Zeitkarten- und Gelegenheitskund*innen-Sortiments wird die NAH.SH in Kürze anstoßen.

Stellungnahme

3.1. Ziele konkret und nachvollziehbar machen

Ziele müssen so festgelegt sein, dass sie Wirkung in Plänen erreichen. (z.B. SMART Kriterien). Dazu müssen die Ziele im LNVP immer einen messbaren Zielzustand beschreiben und einen Termin tragen. (Sonst kann man z.B. nicht erkennen, ob sie erreicht werden.)

Erwiderung

Im LNVP werden konkrete und nachvollziehbare Ziele genannt. Es ist außerdem benannt, wann welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

Stellungnahme

3.1.1. Qualitätsziel komplettieren

Bisher ist das Ziel 2 "Qualität" nur als Pünktlichkeitsziel definiert. Dies ist fehlweisend, weil z.B. 100% Pünktlichkeit auch erreicht wird, wenn die Züge ausfallen.

Bitte die in Kap 5 genannten Qualitätsziele dem Ziel 2 zuordnen, insbesondere ergänzt um Verlässlichkeit, Sauberkeit und Sitzplatzverfügbarkeit.

(Zielniveaus und ggf. Termine für Zwischenziele so festlegen, das Zufriedenheit sichergestellt ist. Regelmäßige Reviews.)

Erwiderung

Die Qualität im SPNV wird heute umfassend überwacht. Je nach Netz bestehen unterschiedliche Qualitätsvorgaben. Es ist im LNVP benannt, dass auch eine konkretere Überwachung der Qualität der Schieneninfrastruktur erforderlich ist. Hier wird der Aufbau eines Managementsystems vorgeschlagen. Es ist aber nicht möglich, hier detaillierte Vorgaben für jedes Netz zu machen. Schon allein deren finanzielle Implikationen wären nicht abzusehen. Vor diesem Hintergrund muss es hier bei vergleichweise groben Zielen bleiben.

Stellungnahme

3.1.2 Ziele 1 und 5 übersichtlich ordnen (Vermischung vermeiden) Bisher ist Ziel 1: a) Klimaschutz durch höhere Nutzung des SPNV und Ziel 5: a) Klimaschutz durch höhere Nutzung des SPNV (Verlagerung von Verkehren) und b) klimaneutraler SPNV (Elektrifizierung).

Übersichtlicher und damit leichter zu steuern:

Ziel 1: Klimaschutz durch höhere Nutzung des SPNV, Modal Split Anteil erhöhen, Nachfrage steigern.

Ziel 5: Klimaneutraler SPNV

Erwiderung

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und die Ziele mittlerweile überarbeitet.

Stellungnahme

3.1.3. Ziel 5 Klimaneutraler SPNV, Ziel konkret und messbar festlegen:

Ziel ist die Treibhausgasintensität des SPNV, gemessen in CO₂äq/Pkm von ... auf ... bis zum ... zu senken. ("..." bitte passend ergänzen.) Hierbei müssen die Klimawirkung der Herstellung und Instandhaltung sowie von Baumaßnahmen berücksichtigt werden, hierzu finden sich Informationen in Abschnitt 5.3.6, ab S. 103.

Weitere ergänzende Kennzahlen als Zeitreihen Z.B. Treibstoffverbrauch/a mit Tendenz und ökologische "Qualität" des eingesetzten Stroms.

Die Vorgabe zu Verwendung von ausschließlich erneuerbar erzeugtem Strom bei Neuvergaben ist sehr zu begrüßen. Vorteilhaft wäre, das Ziel, regional erzeugten Strom zu verwenden, zu konkretisieren und mit Maßnahmen zu hinterlegen.

Erwiderung

Eine derart konkrete Fassung des Ziels ist im Rahmen des LNVP nicht zu leisten. Die Treibhausgasintensität des SPNV wird schrittweise reduziert werden, etwa durch den flächigen Ersatz der Dieseltraktion durch den batterieelektrischen Antrieb der neuen Fahrzeuggeneration auf vielen Nebenstrecken sowie durch die prioritäre Fortsetzung weiterer Elektrifizierungsprojekte. Das im LNVP benannte Ziel, den SPNV in Schleswig-Holstein bis 2030 weitestgehend klimaneutral zu betreiben wird bereits als sehr konkret bewertet.

Stellungnahme

3.1.4 Ziel 4: Erreichbarkeit: Konkretisieren und Maßnahmen ergänzen

Als Ziel wird "Die nächste Bahnstation **sollte** im ländlichen Raum nicht weiter als 20 km vom Wohnort entfernt sein." genannt (S. 10/11).

a) Ergänzen um ein messbares, mit Terminen versehenes Ziel. Z. B. Wie entwickelt sich die Anzahl an Einwohnern, die mehr als 20 km vom nächsten Bahnhof entfernt wohnen.

b) Maßnahmen ergänzen

Erwiderung

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Detaillierte Erreichbarkeitsanalysen sind in der Tat ein wichtiges Instrument um Stärken und Schwächen des ÖPNV genauer zu erkennen.

Stellungnahme

3.1.6 Abschnitt 5.3.3. "Busverkehr" um einen Zeithorizont und Maßnahmen ergänzen Ziele setzen, Weg angeben; Bitte konkrete Maßnahmen und Zieltermine zur Erreichung der genannten Ziele im Busverkehr ergänzen.

Erwiderung

Das Land hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des Busverkehrs, da die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV gemäß ÖPNVG SH bei den Kreisen und kreisfreien Städten liegt. Aus diesem Grund wird von einer konkreten Zeit- und Zielsetzung im Rahmen dieses LNVP abgesehen. Konkrete Festlegungen für den Busverkehr erfolgen in den regionalen Nahverkehrsplänen.

Stellungnahme

3.1.5 Maßnahmenplan für klimaneutralen SPNV

Ergänzen, welche Maßnahmen Klimaneutralität bis 2030 erreichen. (Lt. Planentwurf ist der SPNV bis 2030 klimaneutral, ohne dass geplant wird, durch welche Maßnahmen. z.B. ggf. auch den Kompensationsplan ergänzen.)

Erwiderung

Durch einen Ausstieg aus der Dieseltraktion und die Nutzung von erneuerbaren Energien für die E-Traktion wird bis 2030 weitestgehende Klimaneutralität des SPNV in Schleswig-Holstein erreicht.

Stellungnahme

3.2 Quellenverzeichnis

Teile des LNVP Entwurfs verweisen auf Quellen. Aus diesen werden z.B. Maßnahmen und Ziele begründet. Die Quellen sollten daher in einem Quellenverzeichnis genannt werden. Nachvollziehbarkeit ermöglichen.

Erwiderung

Ein Quellenverzeichnis wird ergänzt.

Stellungnahme

4.1 Einrichtung eines Informationsportals

auf dem Bürger und Kommunen den Fortschritt der Mobilitätswende als Zeitreihe im Vergleich mit Zielen für Ihren Standort verfolgen können. Zum Beispiel die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Preise. (Für Beteiligung und Mitwirkung wichtig.)

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für diesen Vorschlag und wird diesen in den nachfolgend notwendigen Konkretisierungen zum LNVP aufgreifen.

Stellungnahme

4.2. Landesförderung Mobilitätswende

Im LNVP über Förderprogramme für Kommunen (z.B. Radstationen, Bahnhofsgestaltung) ausführlicher informieren als auf S. 76 dargestellt. Hierbei sollen den Kommunen konkrete Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden und Ansprechpartner und Beispiele genannt werden, um Projektideen für den Umweltverbund anzuregen.

Erwiderung

Der Übersicht wegen können die Themen im LNVP nur in begrenzter Detailtiefe dargestellt werden. Die Kommunikation der Fördermöglichkeiten, Ansprechpartner und Projektbeispiele erfolgt zum Beispiel unter <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/b-r-foerderung-fuer-kommunen/>.

Stellungnahme

4.3. Stärkung der Mitarbeit der Kommunen beim Gelingen der Verkehrswende durch regelmäßigen, vom Land organisierten Austausch und entsprechende Formate.

Erwiderung

Das Land und die NAH.SH verstärken aktuell den regelmäßigen Austausch mit den Kommunen durch den Aufbau des Mobilitäts-Teams: <https://newsletter.nah.sh/de/ausgabe-02-2021/team-fuer-innovative-mobilitaet-startet-bei-nah-sh/>. Das Mobilitäts-Team soll die neue Mobilität in Schleswig-Holstein im Sinne der Verkehrswende aktiv mitgestalten und voranbringen.

Stellungnahme

4.5. Chancen der Digitalisierung stärker fokussieren

Das Projekt einer smartphonebasierten Check-in/BeOut (CiBo, S. 99 ff) Lösung für den Ticketkauf ist auf jeden Fall zukunftsweisend. Darüber hinaus müssen die bestehenden Apps (oder eine neue, einheitliche App) für eine wirklich vollständige multimodale Mobilität ohne MIV erweitert werden, indem für einen bestimmten Haus-zu-Haus Reisewunsch aktuelle Optionen angegeben werden und auch vollständig gebucht werden können.

Erwiderung

Mit der NAH.SH+-App ist bei der NAH.SH eine multimodale App in den abschließenden Schritten der Entwicklung. Sie vereint Fahrrad und ÖV im Routing.

Erfahrungen aus anderen Verbänden, die multimodale Apps mit einer Vielzahl verschiedener Verkehrsmittel entwickelt haben, zeigen, dass diese augenscheinlich praktische Integration tatsächlich an den Bedürfnissen der Fahrgäste vorbeigeht. Selbst Anwendungen, die mit hohem Aufwand sowohl in der Programmierung als auch im Marketing entwickelt wurden, wurden von den Kund*innen nicht angenommen. Ein Grund liegt darin, dass eine App, die sehr viele verschiedene Verkehrsträger kombiniert und tief integriert, unübersichtlich und schlecht zu nutzen ist. In der NAH.SH+-App wollen wir deshalb fokussiert diejenigen Services anbieten, die für die Fahrgäste im Mittelpunkt stehen, damit die Fahrgäste einen echten Mehrwert haben.

Stellungnahme

5.2. In Kapitel 7 "Bilanz des vergangenen LNVP" ergänzen:

Gesetzte Ziele des vergangenen Plans. Entwicklung der wichtigsten Kennzahlen: Wie weit wurden die Ziele des letzten Plans erreicht? Ursachen für Abweichungen. Lessons learned.

(Berichtet wird nur über Probleme (7.1) und Bearbeitungsstand der Projekte (7.2), jedoch nicht, ob Ziele erreicht wurden, und wo deshalb nachgesteuert werden soll.

Erwiderung

Im Begleittext zur Bilanz-Maßnahmentabelle ist beschrieben, inwieweit Ziele nicht umgesetzt wurden und welche Probleme hierfür ursächlich sind. Die Erkenntnisse aus Erfolgen und Misserfolgen sind in die Maßnahmen des jetzigen LNVP eingeflossen.

Stellungnahme

5.3 Im LNVP-Entwurf ergänzen: Steuerung und Bilanzierung des LNVP 2022-27

Für wesentliche Zielkennzahlen wird eine jährliche Zwischenbilanz gezogen. Weichen die Ziele vom Plan ab, so wird der Plan verändert.

"Die Investitionsplanung ist jährlich fortzuschreiben." ÖPNVG 84 Abs.6.

Die Endbilanz des Plans 2022-27 wird als Basis für den Folgeplan eingesetzt.

Erwiderung

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Eine jährliche Fortschreibung der Investitionsplanung erfolgt ohnehin. Elemente für eine stärkere Steuerung der Maßnahmen sind in diesem LNVP beschrieben.

Stellungnahme

a) Uns fällt auf, dass speziell der Südosten des Landes erst ab 2030 Verbesserungen erfahren wird.

Der Halbstundentakt der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg soll erst im Rahmen der S-Bahn Lübeck umgesetzt werden.

Der Halbstundentakt zwischen Lübeck und Büchen wurde schon im Herbst 2017 vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Aussicht gestellt.

Nur wenige investive Maßnahmen wären dafür notwendig.

Erwiderung

Der 30-Minutentakt auf der Strecke zwischen Lübeck und Lüneburg ist derzeit nicht finanzierbar. Sollten sich die finanziellen Rahmenbedingungen ändern, wäre eine schnelle Umsetzung denkbar, da für die Realisierung in der Tat nur vergleichsweise geringe Investitionen erforderlich wären.

Stellungnahme

b) Ganz unverständlich ist die Behandlung der Strecke Geesthacht-Hamburg Bergedorf. Es wurde gerade im Jahr 2020 eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, in der sich ein tägliches Fahrgastpotential für Bus und Bahn Geesthacht-Bergedorf von 12000 ergibt; d.h. 7500 für die Bahn (der sogenannte Schienenbonus ist nicht mit rechnet worden!). Zurzeit gibt es hier einen intensiven Bevölkerungszuzug. Soll hier bis zum Jahr 2027 gewartet werden, bis weitere Planungen erfolgen? Kosten für SH: 7 Mio € Investition für 13 km.

Anmerkung: für den Ausbau der S 4 West Pinneberg-Elmshorn, 17 km, sollen 125 Mio € landesseits für Investitionen bereitgestellt werden.

Erwiderung

Die Umsetzung von Verkehrsinfrastruktur erfordert einen hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand. Angesichts der bisher ungesicherten Finanzierung und der begrenzten Planungsressourcen kann das Vorhaben einer Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Geesthacht und Hamburg im Rahmen dieses LNVP noch nicht terminiert werden. Die Umsetzung dieses Projekts ist zudem ganz wesentlich von Fragestellungen abhängig, die nur durch die Freie und Hansestadt Hamburg beantwortet werden können, so dass hier zunächst eine höhere Priorisierung erfolgen müsste.

Stellungnahme

c) Eine Direktverbindung zwischen Flensburg Innenstadt und Sonderburg wäre aus verschiedenen Gründen wünschenswert (u.a. Verstärkung des OV Deutschland-Dänemark, Verbindung der Universitäten Flensburg-Sonderburg).

Erwiderung

Eine Bahnverbindung zwischen der Flensburger Innenstadt und Sonderburg wäre durch den großen Umweg wenig attraktiv. Es ist zu prüfen, inwiefern diese Nachteile beseitigt werden könnten. Die NAH.SH und das Land führen kontinuierlich Gespräche mit dänischen Behörden, inwiefern zwischen Deutschland und Dänemark der Bahnverkehr verbessert und ausgeweitet werden kann.

Stellungnahme

d) Weiterhin sollten die Verbindungen Neumünster-Bad Oldesloe und Neumünster-Ascheberg aufgrund der Netzwirkung bzw. des Nutzungspotenzials früher als derzeit geplant umgesetzt werden.

Erwiderung

Der Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe ist bereits hochpriorisiert und wird bevorzugt angegangen. Die Netzwirkung spielt hier eine besonders große Rolle.

Bei der Strecke Neumünster - Ascheberg stellt sich die Situation etwas anders dar: Eine Finanzierung ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht absehbar. Netzwirkung und Nutzungspotenziale sind hier deutlich geringer.

D0102#28

Stellungnahme

6.1. Kommunikation der Angebote und Leistungen des ÖPNV

Gerade im Nachklang der Corona-Pandemie ist eine Kommunikation der Qualität, der Services und der Angebote des ÖPNV dringend erforderlich. Vielen Menschen im Lande, die mehr oder weniger nur per MIV unterwegs sind, wissen nicht genauer Bescheid, was per ÖPNV möglich ist besonders im Alltags- und Freizeitbereich. Hierzu bitte Maßnahmen ergänzen zur Erreichung von Zielen 1 & 6.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

D0167

D0167#1

Stellungnahme

Bezug: 6 Finanzierung

Aus der Sicht des BUND sind alle vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzungswürdig (außer: ab 2027 Nr. 16 und 17).

Da zu erwarten ist, dass Geldmittel für die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor in naher Zukunft deutlich erhöht werden, wird die Möglichkeit bestehen, mehr Projekte im Bahnbereich umzusetzen. Deshalb erwartet der BUND, dass das Land Schleswig-Holstein die Planungskapazität für Schienenausbauprojekte deutlich erhöht. Da Planungen erfahrungsgemäß viel Zeit beanspruchen, kann bei Erhöhung der Finanzausgaben von Bundesebene erheblich zügiger die Umsetzung der in Lande vorgeschlagenen Bahnausbaumaßnahmen erfolgen.

Unser Vorschlag: Planungspersonal wird u.a. dadurch gewonnen, dass Personal für die Planung von Straßenneubauten abgezogen wird (nicht Straßenerhalt).

Erwiderung

Die Einschätzung, dass es erforderlich ist, die Planung prioritärer Projekte bereits aufzunehmen, bevor deren Finanzierung (vollständig) gesichert ist, wird geteilt.

Daher hat das Land in den vergangenen Jahren bereits zusätzliche Stellen bei der NAH.SH geschaffen um die Planung für prioritäre Projekte voranzutreiben. Hier geht es insbesondere um den zweigleisigen Ausbau der Strecke Niebüll-Westerland sowie die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe-Westerland.

D0167#2

Stellungnahme

Unsere Kritik:

Zunächst sollte auf möglichst allen Regionalstrecken zumindest werktags ein Halbstundentakt eingeführt werden. Das dient u.a. auch der Entwicklung des ländlichen Raumes. Das sollte möglichst zügig verwirklicht werden.

Erwiderung

Ein Halbstundentakt wurde in den vergangenen Jahren auf vielen Strecken umgesetzt. Weitere Umsetzungsschritte sind möglich, wenn die eingleisigen Bahnstrecken weiter ausgebaut werden. Hierzu sind auf vielen Strecken erhebliche Ausbaumaßnahmen notwendig. Aufgrund der derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen kann eine Umsetzung derzeit nur in sehr kleinen Etappen erfolgen (z.B. ab Ende 2022 erstmals vorgesehene Einführung eines Halbstundentaktes in der Hauptverkehrszeit zwischen Lübeck Hbf und Lübeck-Travemünde)..

Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf (DVBS) e. V.

D0112

D0112#1

Stellungnahme

Die auf S. 26 aufgeführten Ziele zur Erhöhung der Attraktivität der Stationen sind zutreffend, jedoch recht abstrakt umschrieben (Sicherstellung durchgehender Barrierefreiheit, Sicherstellung der Schadensfreiheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Sicherstellung einer guten Fahrgastinformation).

Wir vermissen Ausführungen über das Barrierebzw. Barrierefreiheitsverständnis. Für sehbeeinträchtigte und blinde Menschen liegen die Barrieren und Zugangsprobleme hauptsächlich im Bereich der Orientierung und Information. Bei der Information ist das durchgängig zweisinnige Bereitstellen der Fahrgastinformationen bedeutsam. Alle Informationen, die optisch bereitgestellt werden (Anzeigetafeln, Schilder), müssen zusätzlich auch akustisch ausgegeben werden. Sowohl bei optischen wie akustischen Informationen kommt es auch auf die Qualität an: Lesbarkeit und Verständlichkeit sind ausschlaggebend. Außerdem muss das stationäre Angebot durch hochwertige, barrierefreie Apps ergänzt werden.

Erwiderung

Eine ausführliche Beschreibung über das Verständnis zur Barrierefreiheit finden Sie im Kapitel 5.3.2 und den nachfolgenden Unterkapiteln.

D0113

D0113#1

Stellungnahme

Bezug: 2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Vermutlich ist in bei der Barrierefreiheit der Stationen in erster Linie an die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen, insbesondere Rollstuhlfahrer/innen gedacht worden. In den Ausführungen ist von einem "stufenlosen, barrierefreien Zugang zu Bussen und Bahnen" die Rede, die letztlich allen Fahrgästen eine bequeme Nutzung garantieren werde. Spezifische Bedürfnisse von Menschen mit anderen

Beeinträchtigungen werden nicht benannt. Ein stufenloser Zugang mag rollstuhlgerecht sein, ist aber sicher nicht barrierefrei für viele andere Behinderungsarten.

Erwiderung

Im Kapitel "5.3.2 Barrierefreiheit" wird auf die unterschiedlichen Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen eingegangen.

D0114

D0114#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.2 Barrierefreiheit

Wir würden es begrüßen, wenn in diesem Kapitel einige grundsätzliche Ausführungen zum Barriereverständnis vorangestellt würden. Als Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf (DVBS) setzen wir uns für die Mobilitätsbedürfnisse blinder und sehbeeinträchtigter Menschen ein. Unsere Barrieren und Zugangsprobleme liegen schwerpunktmäßig im Bereich von Orientierung und Information. Bei der Information kommt es für uns auf ein durchgängig zweisinniges Bereitstellen der Fahrgastinformationen an, sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Haltepunkten. Alle Informationen, die optisch über Anzeigetafeln und Schilder bereit gestellt werden, müssen alternativ auch akustisch ausgegeben werden. Sowohl bei optischen wie akustischen Informationen kommt es auf Qualität an: Lesbarkeit und Verständlichkeit für alle! Kontrast, Schriftgröße und Lesegeschwindigkeit bei Laufschrift sind auf die Lesbarkeit für sehbehinderte Fahrgäste abzustimmen. Das stationäre Angebot muss zusätzlich durch hochwertige, gleichfalls komplett barrierefreie Apps ergänzt werden.

Erwiderung

Im Unterkapitel "Barrierefreiheit von Stationen" wird in der aktuellen Bewertung der Stationen zwischen mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und hörbehinderten Fahrgästen unterschieden. Auch im Unterkapitel "Fahrzeuge" wird zum Beispiel auf akustische Signale und die Fahrgastinformation im Drei-Sinne-Prinzip eingegangen.

Stellungnahme

Auch in Bezug auf den Ausbau digitaler Angebote muss innovativ gearbeitet werden. Akustische Informationen sind beispielsweise so aufzubereiten, dass sie auch an Hörgeräte oder mit Hörgeräten verbundene Smartphones geschickt werden. Entsprechende Versuche hat die DB in Berlin-Südkreuz durchgeführt. Schleswig-Holstein mit seinem Digitalisierungsehrgeiz sollte hier versuchen, ganz vorn mitzuspielen.

Erwiderung

Ihr Hinweis wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Im Bereich der Orientierung begrüßen wir, dass ein "Blindenleitsystem", also das normgerechte Installieren von Bodenindikatoren, als wesentliches Merkmal einer barrierefreien Gestaltung von Haltepunkten (Bahnhöfe und Haltestellen) mitgedacht wird. Es sollte selbstverständlich sein, dass die Leitsysteme fachlich abgenommen werden. Ergänzend sollten diese Orientierungshilfen auch so dokumentiert und beschrieben werden, dass sich potenzielle Benutzer mit Hilfe von Beschreibungen vorab mit der Wegeführung vertraut machen, um sie selbständig nutzen zu können. Zum Beispiel: Ich steige aus einem Zug aus und finde einen Rippenleitsstreifen vor. Muss ich dem jetzt nach links oder rechts folgen, um zum Ausgang zu gelangen?

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die positive Rückmeldung und die Unterstützung bei der Umsetzung der benannten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Die Hinweise werden gerne zur Kenntnis genommen.

D0114#4

Stellungnahme

Ein Punkt, der für uns noch wichtig ist ebenso wie für Menschen mit anderen Mobilitätseinschränkungen ist das Assistenzangebot in Form von Begleit- und Umsteigegehilfen. Mobilität endet nicht an der Grundstücksgrenze! Die Hilfsangebote müssen auch den Umstieg auf andere Anbieter (Bahn, Bus) umfassen. Wir plädieren für vollständige, barrierefreie Mobilitätsketten.

Ein besonderes Problem stellen Reisen ohne lange Vorlaufzeit (auch Menschen mit Behinderungen müssen manchmal kurzfristig eine Fahrt antreten) und Fahrten, bei denen Störungen im Betriebsablauf (Zugausfälle, SEV) auftreten, dar. Dies gilt im verschärften Maß bei ungeplanten, nicht vorhersehbaren Störungen. Hier wünschen wir uns mehr, gut geschultes und flexibel agierendes Personal

Zu verkürzten Umsteigezeiten verweisen wir auf unsere Anmerkung zu 5.2.2 (S. 44).

Erwiderung

Eine lückenlose und bequeme barrierefreie Reisekette anzubieten, ist auch Ziel der NAH.SH. Insbesondere bei Störungsfällen ist dies bisher leider noch nicht immer gewährleistet. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Überlegungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit berücksichtigt.

D0115

D0115#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Dass die Reisezeiten im Bahnverkehr in ganz Schleswig-Holstein deutlich verkürzt werden sollen, ist sicherlich zu begrüßen, besonders wenn durch zusätzliche Direktverbindungen das Umsteigen entfällt. Die verbleibenden Umsteigerelationen sollen durch Optimierungen der Anschlussknoten verkürzt werden.

Hier empfiehlt es sich, über Umsteigeerleichterungen nachzudenken. Denkbar wäre etwa, dass die Züge immer auf gleicher Höhe halten und es dann verbindende Leitstreifen gibt, sofern ein Bahnsteig überquert werden muss. Wenn ein Bahnsteigwechsel in Betracht kommt, muss über die Sicherstellung von Assistenz bei Voranmeldung nachgedacht werden.

Erwiderung

Auf Initiative der NAH.SH wurde eine personelle Besetzung des Bahnhofs Elmshorn erreicht. Auch an weiteren Bahnhöfen könnte eine eventuelle personelle Präsenz erwirkt werden. Derzeit fehlen hierfür aber die finanziellen Mittel.

D0116

D0116#1

Stellungnahme

Bezug: 6.3.2 Verträge Für uns ist wichtig, dass im Rahmen von Verträgen und Vergabeverfahren alle Aspekte der Barrierefreiheit aufgenommen werden.

Erwiderung

Die NAH.SH beabsichtigt, alle relevanten Aspekte der Barrierefreiheit in die Verkehrsverträge und in die entsprechenden Verträge mit den Fahrzeugherstellern aufzunehmen. Die Inhalte werden im Rahmen des Runden Tisches intensiv mit den Verbänden abgestimmt.

Eigenbetrieb Beteiligungen Landeshauptstadt Kiel

D0168

D0168#1

Stellungnahme

Bezug: 2.1 Ziel 1:20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

Es ist zwar anzuerkennen, dass die in Kap. 2.1 i.V. mit Kap. 3 aufgezeigte Steigerung der Nachfrage gegenüber 2019 um 20% bis 2026 per se durchaus respektabel ist und auch nach Einschätzung der Landeshauptstadt Kiel ist es herausfordernd, diese zu erreichen. Dies gilt insbesondere im Lichte des Nachfrageeinbruchs, der durch die COVID-19-Pandemie hervorgerufen wurde. Aber, wie ja auch auf S. 13 und ausführlicher im Schlusswort 6.4 festgestellt wird, bedürfte es mit dem Ziel einer echten Verkehrswende im Sinne der Zielsetzung der Verkehrsministerkonferenz vom 29.06.2021 (Nachfragesteigerung um 100% bis 2030) - oder besser noch weitergehend deutlich ehrgeizigerer Zielsetzungen, auch über 2026 hinaus fixiert, und hieraus resultierender Maßnahmen. Diesbezüglich ist u.a. auch auf die zutreffenden textlichen Ausführungen zu den Ergebnissen dieser Konferenz zu verweisen (im Internet verfügbar). Es ist anheimzustellen, deren Überlegungen hier im LNVP aufzugreifen.

Wir erlauben uns, ist in diesem Kontext auch z.B. auf den Masterplan Mobilität der KielRegion zu verweisen, der Zielwerte bis 2035 definiert, die eine Modal-Split-Steigerung des ÖPNV von über 50%, für die Landeshauptstadt Kiel sogar um 70% beinhalten. Im Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Kiel wird ebenfalls ein Wachstumspfad der ÖPNV-Personenverkehrsleistung für die Stichjahre 2014 2020 2035 2050 aufgezeigt mit ganz erheblichem Wachstum gerade für die letztgenannten Stichjahre (+67% bzw. +90% gegenüber 2020).

Erwiderung

Der LNVP berücksichtigt nur die heute bzw. absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und die daraus finanzierbaren Massnahmen. In seinem Rahmen ist der LNVP durchaus ambitioniert. Dass langfristig weitaus ambitioniertere Ziele erreicht werden müssen, steht außer Frage.

D0169

D0169#1

Stellungnahme

Bezug: 3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie

Unter Bezugnahme auf unseren Kommentar zu Kap. 2.1: Die Darstellung in Abb. 1 zeigt deutlich die divergierenden Entwicklungsszenarien und den unterproportionalen Wachstumspfad des für den vorliegenden LNVP-Entwurf maßgebenden "Ziel-1-Szenarios" im Vergleich zur Zielsetzung der Verkehrsministerkonferenz. Dabei fällt auf, dass diese prognostizierte Wachstumskurve der Verkehrsnachfrage im SPNV sich nach dem Jahr 2025 deutlich abflacht. Das ist vor dem Hintergrund der Erfordernisse des Klimaschutzes völlig unverständlich und steht mit diesen nicht im Einklang. Der Sachverhalt wird ja auch im Satz nach der Abb. 2 festgestellt, allerdings fehlt es an Überlegungen zu den Konsequenzen, die hieraus zu ziehen wären. Hier müsste eine weitere Steigerung der Kurve das Ziel sein - und es wären Überlegungen anzustellen, wie diese zu realisieren ist (besonders dann im nächsten LNVP). Es ist in diesem Zusammenhang im Übrigen auch

das Urteil des BVerfG zum Klimaschutz zu berücksichtigen.

Wir merken außerdem an, dass die Datengrundlage für die Grafiken der Entwicklungsprognosen nicht transparent sind.

S. 15: Beim "neuen Blick auf bekannte Herausforderungen" fehlt das wichtige Kriterium "kurze Reisezeiten". Und zum folgenden Abschnitt "Engere Zusammenarbeit der Branche": Es gilt vorsichtig zu sein bei den Fahrgastbedürfnissen gibt es auch eine Menge an Bestand und Gewohnheit. Änderungselan muss daher immer mit dem notwendigen Augenmaß und kritischem Hinterfragen verbunden sein.

Es möge(n) ferner der/die Adressaten ergänzender CoFinanzierungserfordernisse (drittletzte Zeile S. 15) bitte konkret benannt werden, insbesondere, wenn darunter auch die Kreise, Städte und/oder Gemeinden zu verstehen sind.

Erwiderung

Um mögliche Entwicklungspfade für die Nachfrageentwicklung im ÖV Post Corona darzustellen, wurden drei Szenarien unter Berücksichtigung der Zielstellungen des LNVP entwickelt:

- Szenario 1 "Zurück auf Los": ÖV kehrt bis 2030 auf alten Wachstumspfad zurück, gewinnt aber keine Marktanteile zurück.
- Szenario 2 "Ziel 1 nach LNVP": Wachstum bis 2030 über bisherigem Niveau hinaus, Zugewinn neuer Marktanteile
- Szenario 3 "Worst Case": ÖV erholt sich nicht von den Folgen der Pandemie.

Diesen drei Szenarien wurde das ambitionierte Ziel der Verkehrsministerkonferenz zur Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 (ggü. 2019) gegenübergestellt, auch um zu verdeutlichen, wie weit das aktuelle LNVP-Ziel von diesem noch entfernt liegt.

Aufgrund der knappen und begrenzten Darstellung der Prognosen im Rahmen des LNVP wurde auf die Ausführungen zu Annahmen und Methodik verzichtet. Der Modellierung des Szenarios 2 "Ziel 1 nach LNVP" liegt die Annahme zugrunde, dass die Nachfrage bis 2025 auf den alten Wachstumspfad zurückkehrt (s. Basis-Szenario "Ohne Corona") und anschließend aufgrund von begleitenden Push- und Pull-Maßnahmen stärker als im Szenario 1 "Zurück auf Los", das dem ursprünglichem Vor-Corona-Wachstumspfad folgt, ansteigt. Wie Sie richtig feststellen, ergibt sich eine deutliche Diskrepanz zum Verdopplungsziel der Verkehrsministerkonferenz. Um dieses zu erreichen, ist ein deutlich höhere Aufwand notwendig.

Das von Ihnen angesprochene Kriterium der "Reisezeiten" wird in der Aufzählung unter "Neuer Blick auf bekannte Herausforderungen" nicht nochmals aufgeführt. Dieses ist jedoch auf Seite 13 unter "Stärkerer Fokus auf den Freizeitverkehr, Schleswig-Holstein als Urlaubsland" in Bezug auf den Pendlerverkehr aufgenommen worden. Im Abschnitt "Neuer Blick auf bekannte Herausforderungen" liegt der Fokus vor allem auf den bekannten Herausforderungen, die sich während der Pandemie als besonders wichtig für den Fahrgast erwiesen haben. Hierzu gehören bspw. eine erhöhte Anforderung an die Sauberkeit, aber auch die Fahrgastinformation.

Mit Ihrer Anmerkung zur Änderung von Fahrgastbedürfnissen haben Sie recht: Der Mensch, in diesem Fall der Fahrgast bzw. MIV-Nutzer, ist ein "Gewohnheitstier". Jedoch hat gerade das vergangene Jahr gezeigt, wie schnell sich Verhaltensmuster ändern können. Hier muss der ÖV ansetzen und sich den neuen Anforderungen der (potentiellen) Fahrgäste annehmen. Dafür muss die Branche enger zusammenarbeiten, auch um den ÖV gemeinsam und flexibel an die neuen Bedürfnisse anzupassen.

Ihre letzte Anregung zur Konkretisierung der Adressaten nehmen wir gerne auf. Der Prüfauftrag bezieht sich zuerst auf das Land und anschließend, wie von Ihnen richtig benannt, die Kreise, Städte und/oder Gemeinden.

D0170

D0170#1

Stellungnahme

Bezug: 4.4 Finanzierung der priorisierten Projekte

Der auf S. 22 dargestellte Sachverhalt, dass es Aufgabe der Finanzpolitik des Landes sein wird, zusätzliche Finanzmittel zur Finanzierung der notwendigen Projekte des LNVP (und darüber hinaus im Sinne der weitergehenden Zielsetzungen) zu akquirieren (auch unter Berücksichtigung innovativer Finanzierungsquellen wie z.B. der Nutznießerfinanzierung, (ausführlicher in Kap. 6.1.2), wird nachdrücklich zugestimmt; dieser Sachverhalt muss gerade im Zusammenhang mit der zu 2.1 und 3 aufgezeigten Problemlage aber deutlich prominenter hervorgehoben und erläutert werden, zumal sich entsprechende Erfordernisse auch auf Projekte des "übrigen ÖPNV", der im Verantwortungsbereich der Kreise und kreisfreien Städte liegt, erstrecken. Es gilt zum einen, die Aufstockung bestehender Finanzierungselemente zu erreichen und zum anderen, die Erschließung neuer Finanzierungsquellen zu verfolgen, die ggf. auch mit einer Zugangserleichterung für die Nutzer des Systems verbunden sein können.

Im Erläuterungstext der Tab. 5 sollte zum besseren Verständnis nach "Projekte" ergänzt werden "soweit in bislang erfolgten Finanzplanungen noch nicht enthalten" und nach "Betriebskosten" der Zeithorizont "bis 2031".

Erwiderung

Die allgemein notwendige Verbesserung der Finanzausstattung für ÖPNV und SPNV ist Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Neben den 'klassischen' Finanzierungstöpfen wie Regionalisierungsmitteln oder GVFG wird es zusätzlich weiterer neuer Finanzierungsmodelle bedürfen, wie etwa Jobtickets oder Tickets für Touristen. Das kooperative Zusammenwirken aller Akteure kann helfen, neue Finanzierungsmodelle zügig zu erarbeiten und umzusetzen.

Die vorgeschlagenen Ergänzungen zum Erläuterungstext für Tabelle 5 werden übernommen.

D0171

D0171#1

Stellungnahme

Bezug: 1.2 Methodisches Vorgehen Es ist suboptimal, dass der Verkehrsmarktbericht noch nicht vorliegt. Dessen Inhalte wären zur Abgabe einer fundierten Stellungnahme sicher hilfreich.

Erwiderung

Dass der Verkehrsmarktbericht noch nicht vorliegt ist ohne Zweifel zu bedauern. Andererseits wurde mit dem Gutachten OdeS eine Datenbasis und Modellierung zukünftiger Entwicklungen geschaffen, die einen wesentlichen Einfluss auf die LNVP erstellung hatte. Das OdeS-Gutachten ist öffentlich zugänglich.

D0172

D0172#1

Stellungnahme

Bezug: 2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste

Die Wiederherstellung eines verlässlich hohen Qualitätsniveaus im SPNV wird von der Landeshauptstadt Kiel sehr begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Projekte unterstützt werden.

D0172#2

Stellungnahme

Zu Ziel 3. (Kap. 2.3): Ein barrierefreier Ausbau aller Station im Lande bis 2030 ist ebenfalls im Interesse der Fahrgäste, insbesondere derjenigen mit Mobilitätseinschränkungen, sehr zu begrüßen.

Erwiderung

Auch für diese positive Rückmeldung zum Ziel der Barrierefreiheit möchten wir uns bedanken.

D0173

D0173#1

Stellungnahme

Bezug: 2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV

Klimaneutraler Antrieb bedarf natürlich "sauberer" Erzeugung des Fahrstroms; auch die Klimabilanz z.B. von Batterieherstellung und -recycling bzw. -entsorgung ist zu beachten.

Erwiderung

Die Anmerkungen ist grundsätzlich richtig. Keine Antriebstechnologie ist vollständig emissionsfrei. Die Vorteile der BEMU-Technik oder der Elektrifizierung liegen jedoch auf der Hand. Beide Technologien sind Schlüsselemente auf dem Weg zum klimaneutralen SPNV.

D0174

D0174#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Die avisierten Fahrplan- und Infrastrukturausbaumaßnahmen für die Strecken Kiel - Preetz und Kiel - Schönberger Strand bis 2024 (Tab. 2) werden ausdrücklich begrüßt. Die Landeshauptstadt Kiel fordert jedoch nunmehr mit Nachdruck angesichts der bisher eingetretenen Verzögerungen die Einhaltung dieser Termine ein.

In diesem Zusammenhang ist auf folgende Problematik deutlich hinzuweisen: Landesseitig beeinflussbare Faktoren, die für die bisherigen Verzögerungen bei der Umsetzung von SPNV-Maßnahmen in der Region verantwortlich sind, dürfen für den weiteren Prozess der Maßnahmenumsetzung keine weiteren Hemmnisse sein. Insbesondere das Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) muss hierfür grundsätzlich weiter gestärkt werden und deutlich mehr personelle Ressourcen aufbauen, um die Projekte im erforderlichen Zeitrahmen bearbeiten zu können. Die Maßnahmen werden auch bei einer Finanzierung und Priorisierung nicht im erforderlichen Zeitrahmen umgesetzt werden, wenn sich die Planfeststellungsverfahren verzögern, wie es derzeit der Fall ist. Mit den Maßnahmen, die im LNVP definiert sind sowie den Maßnahmen, die sich in den Kommunen in der Planung befinden, wird ein leistungsfähiges mit ausreichend mit personellen Ressourcen ausgestattetes Amt für Planfeststellung Verkehr ein zentraler Faktor sein, die geplanten Projekte ohne weitere zeitliche Verzögerungen umsetzen zu können. Durch die zeitlichen Verzögerungen von Projekten, deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde, entsteht einerseits volkswirtschaftlicher Schaden und andererseits wird das Land Schleswig-Holstein die Klimaschutzziele im Verkehr nicht erreichen können.

Erwiderung

Die Hinweise sind zutreffend. Die Vielzahl an Projekten erfordert ein höheres Maß personeller Ressourcen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden.

D0175

D0175#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.2 Maßnahmen ab 2027

Für den Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe wäre ein früherer Realisierungszeitpunkt zu bevorzugen, um bessere Bedingungen bzw. mehr Möglichkeiten für den Verkehr Kiel - Hamburg herzustellen, was für die Landeshauptstadt Kiel sehr wichtig ist.

Das Projekt einer S-Bahn Kiel ist von entscheidender Bedeutung v.a. zur Verlagerung der Pendelströme. Es ist dementsprechend im Masterplan Mobilität der KielRegion als Schlüsselprojekt und mit höchster Priorität klassifiziert (wenn auch nicht unter diesem Begriff). Neben Verkehrsverlagerung und hohem CO₂-Einsparpotenzial werden dort verbesserte Erreichbarkeiten, ein vergrößerter Einzugsbereich hochwertigen Nahverkehrs, Bündelungseffekte (Effizienz) und Imagegewinn bzw. Standortfaktor dem Projekt zugemessen. Auch in den Untersuchungen zum "Deutschlandtakt" wird eine S-Bahn Kiel mit konkreten Stations- und Gleisausbau-Vorschlägen vorgesehen.

Aus diesem Grund begrüßt die Landeshauptstadt Kiel sehr, dass dieses Projekt aufgegriffen wird, wäre aber stark an einer sehr zügigen Verwirklichung interessiert; die angedachte Terminierung "nach 2030" ist aus Kieler Sicht unbefriedigend, zumal damit jegliche konkrete Angabe unterbleibt. Da der LNVP eigentlich ja nur für 5 Jahre gilt, hielte die Landeshauptstadt Kiel es überdies für besser, bei den nicht bis 2026 umsetzbaren Projekten in diesem LNVP nicht in dieser Weise jahreszahlbezogen zu differenzieren, sondern lediglich eine Prioritätenreihenfolge vorzuschlagen. Für die Landeshauptstadt Kiel käme dem SBahn-Projekt eine sehr hohe Priorität zu. Damit einher geht die Notwendigkeit, die ungeklärte Frage der Finanzierung einer Lösung zuzuführen.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen kann eine frühere Realisierung einer S-Bahn Kiel, die mit erheblichen Investitionen und hohen jährlichen Betriebskosten verbunden ist, nicht in Aussicht gestellt werden.

Der Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe hätte in der Tat sehr positive Effekte für den verlässlichen Anschluss Kiels per Schiene an Hamburg, da dann eine leistungsfähige Umleiterstrecke zur Verfügung stehen würde. Der angedachte RE Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg würde auch neue umsteigefreie Verbindungen schaffen.

D0176

D0176#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Die Maßnahmen für die Strecke Neumünster - Bad Oldesloe werden begrüßt, damit in den auf S. 23 genannten Fällen von Störungen zwischen Hamburg und Neumünster auf der Strecke über Elmshorn die Landeshauptstadt Kiel bzw. die Region nicht gleich "abgehängt" sind. Ziel muss aber die Minimierung von Störungen insgesamt auch zwischen Neumünster und Hamburg sein, die Bypass-Wirkung ist also eher in

positiver Begleiteffekt.

Für den gesamten Abschnitt "Störungsfreie Infrastruktur" (S. 24) wäre eine konkretere bzw. verbindliche Formulierung wünschenswert; der hier angewandte Stil der Ausführungen erinnert doch eher an einen Leserbrief oder Kommentar in der Zeitung. Es wird nicht ersichtlich, was hinsichtlich der genannten Handlungsnotwendigkeiten auf welche Weise und in welcher Frist tatsächlich umgesetzt bzw. veranlasst werden soll (mit echter Abhilfe-Wirkung). Ähnliches gilt für den nachfolgenden Abschnitt "Attraktive Stationen" Zu den Tabellen S. 25 und 26: Es dürften real sehr wohl Investitionen, z.B. für die Beseitigung höhengleicher Bahnübergängen oder die Aufwertung von Stationen, anfallen.

Erwiderung

Bezüglich der konkreten Ausstattung der Bahnstrecken mit z.B. möglichst störungsfreier Leit- und Sicherungstechnik und einwandfrei gepflegten Gleisen und Weichen werden sich NAH.SH zumindest im Bereich der DB Netz AG immer im Bereich der Kontrolle bewegen. Die konkrete Planung von Instandhaltungsmaßnahmen obliegt der DB Netz AG. Durch die vorgeschlagene Intensivierung des Monitorings wird aber eine bessere Fehleranalyse ermöglicht. Zudem sei darauf hingewiesen, dass in den folgenden Kapiteln durchaus noch konkretere Maßnahmen benannt werden (z.B. neue Stationen, z.B. barrierefreie Stationen).

D0177

D0177#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.2 Fahrzeuge

Auch hier stellt sich wieder das Problem unverbindlicher Formulierungen: Es wäre zu begrüßen, wenn im Abschnitte "Fahrzeugreserven" anstelle von "kann" das Wort "wird" gebraucht würde (oder Vergleichbares). Zumal es ja lt. Tabelle bereits angewandte Praxis ist.

Erwiderung

Vielen Dank für diesen Hinweis!

Der Text auf S. 27 wird wie folgt ergänzt: "...so dass eine Ausweitung der Fahrzeugreserve nur mit Augenmaß erfolgen kann und umgesetzt wird."

D0178

D0178#1

Stellungnahme

Im 2. Abs. Zeile 2 (auf S. 31) muss es "den" statt "dem" heißen.

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

S. 32/Tabelle zu BEMU Netze Nord und Ost/Angabe zu Mehrkosten Betrieb: Spielen neben den Angebotsausweitungen nicht auch Energie- und Wartungs-/Instandhaltungskosten, Batterietausch etc. eine Rolle?

Erwiderung

Die Darstellung auf S. 32 beinhaltet ausschließlich die Kosten zur Errichtung der nötigen Ladeinfrastruktur für die BEMU-Fahrzeuge.

Die Energie- und Instandhaltungskosten (inkl. Batterietausch) werden über die jeweiligen Verkehrsverträge abgerechnet und sind daher in dieser Tabelle nicht enthalten.

Im Ergebnis des Vergabeverfahrens für die Beschaffung der BEMU-Fahrzeuge und deren Instandhaltung über 30 Jahre hat sich gezeigt, dass die Gesamtkosten für Herstellung, Wartung und Energie über 30 Jahre für die Akku-Fahrzeuge nicht höher sind als für vergleichbare Dieselfahrzeuge. Damit müssen hierzu bei den Verkehrsverträgen keine Mehrkosten berücksichtigt werden.

Stellungnahme

Punkt 3) Angebotsausweitungen rund um Kiel (S. 34): Was konkret bedeutet die Angabe "nach und nach" bei den neuen Stationen zwischen Kiel und Preetz? Hier wäre eine verbindliche Angabe erforderlich.

Erwiderung

Es zeichnet sich derzeit ab, dass die Realisierung des Haltepunktes Preetz Krankenhaus bereits bis Ende 2022 erfolgen kann, da dieser unabhängig vom Ausbau der Strecke Kiel - Preetz möglich ist. Der geplante Haltepunkt Preetz Nord hingegen kann erst realisiert werden, wenn Anpassungen an der Signaltechnik vorgenommen werden. Dies wird im Zuge des 2. Bauabschnittes der Ertüchtigung Kiel - Lübeck (Abschnitt Kiel - Preetz) erfolgen. Dieser ist seitens der DB Netz AG aktuell für Ende 2024 terminiert. Zu diesem Zeitpunkt könnte auch Schwentimental Ostseepark in Betrieb gehen.

D0178#4

Stellungnahme

Ähnlich beim Punkt 7) Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel Schönberger Strand (S. 38): Für die Zeitangabe im 2. Abschnitt (2024) bittet die Landeshauptstadt Kiel um Verbindlichkeit (nicht nur "voraussichtlich").

Erwiderung

Der Wunsch ist nachvollziehbar und wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Punkt 13) Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg (S. 43): Ein Vorziehen von Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Neumünster Bad Oldesloe würde von der Landeshauptstadt Kiel begrüßt.

Erwiderung

Es wäre in der Tat erfreulich, wenn bereits vorzeitig eine größere Leistungsfähigkeit der gesamten Strecke Neumünster - Bad Oldesloe erreicht werden könnte. Inwiefern dies möglich ist, etwa auch um Ausbaumaßnahmen für die S4 West zu erleichtern, wird zu prüfen sein.

D0178#6

Stellungnahme

Punkt 14) Flügelzugkonzept Kiel - Husum/Flensburg (S. 44): Es wird nicht klar, ob für die Züge Kiel - Rendsburg - Flensburg die Gattung RB oder RE angedacht ist (oder erfolgt unterwegs Gattungswechsel?). Im Falle einer RB wäre diese Verbindung für Fahrgäste zwischen Kiel und Flensburg natürlich wegen der längeren Fahrzeit kaum attraktiv.

Erwiderung

Die Flügelzüge nach Flensburg wären zwischen Kiel und Jübek Teil der bisherigen Linie RE 74 und würden damit auch auf dem Laufweg nach Flensburg als RE verkehren.

D0179

D0179#1

Stellungnahme

Pkt. 3) S4 West: Separate S-Bahngleise Elmshorn - Pinneberg (S. 49) werden begrüßt, da damit auch von positiven Rückwirkungen auf die Betriebsstabilität des wichtigen Verkehrsangebotes Kiel - Hamburg ausgegangen werden kann. Der Begriff "Express-S-Bahn" ist dabei nicht klar: So ist es doch gem. Abb. 4 die SBahn, die im Gegensatz zu RB- und RE-Zügen an allen Stationen halten soll.

Erwiderung

Die Express-S-Bahn hält zwischen Elmshorn und Pinneberg an allen Stationen, südlich von Pinneberg jedoch nur noch an ausgewählten S-Bahn-Stationen.

In Abb. 4 sind daher auch nicht alle regulären S-Bahn-Halte südlich von Pinneberg eingezeichnet, sondern nur eine mögliche Auswahl.

Stellungnahme

Pkt. 4) Ausbau/Elektrifizierung Neumünster - Bad Oldesloe: Die positive Bewertung eines Streckenausbaus mit Schaffung einer neuen Verbindung Kiel Hamburg wurde bereits mehrfach angemerkt. Eine Verwirklichung vor 2030 wäre anzustreben.

Erwiderung

Der Wunsch ist nachvollziehbar. Angesichts des absehbar großen Umfangs der notwendigen Planungsvorleistungen ist eine Realisierung vor 2030 aber unwahrscheinlich.

Stellungnahme

Pkt. 6) Ausbau Kiel - Lübeck: Der weitere Ausbau der Strecke mit Verkürzung Fahrzeit auf z.T. 54 min zwischen Kiel und Lübeck wird gutgeheißen; die Bildung eines Taktknotens in Kiel (bei Erhalt desjenigen in Lübeck) sollte dabei unbedingt erfolgen, damit auch der Stadtverkehr v.a. in verkehrsschwächeren Zeiten gut verknüpft werden kann. Der angedachte Zeithorizont (nach 2030!) in Verbindung mit der ungesicherten Finanzierung sind mit Blick auf die Bedeutung der Verbindung für die Landeshauptstadt Kiel unbefriedigend, eine schnellere Verwirklichung wird gewünscht.

Erwiderung

Auch dieser Wunsch ist nachvollziehbar. Einer schnelleren Realisierung stehen jedoch fehlende finanzielle Mittel entgegen.

Stellungnahme

Pkt. 8) S-Bahn Kiel: Es sei noch einmal betont, dass ein S-Bahn-System in der Region Kiel seitens der Landeshauptstadt in Abstimmung mit den beiden benachbarten Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde nicht nur unterstützt, sondern im Interesse der Verkehrswende gefordert wird (vgl. Kommentar zu 4.2.2). Die Planungen und die Klärung der Finanzierung sollten zeitnah angegangen und ein Projektverwirklichungskonzept entwickelt werden; eine Realisierung zumindest erster Strecken vor 2030 sollte dabei Ziel sein. Eine kontinuierliche Abstimmung des Planungsprozesses mit der örtlichen Ebene ist hierbei Voraussetzung (siehe auch nächster Absatz).

Zudem sollte zum geplanten S-Bahn-System unbedingt ergänzend ein Aufzeigen des derzeit in Planung befindlichen Projektes eines hochwertigen ÖPNV-Systems (HÖV) in der Landeshauptstadt Kiel erfolgen, da beide Systeme sich gegenseitig ergänzen und nur bei optimaler Abstimmung ihren vollen Verkehrswert entfalten können. Im Zuge der bereits gestarteten bzw. in naher Zukunft bevorstehenden Planungen wird es wesentlich darauf ankommen, in gegenseitiger Abstimmung die Verknüpfungen und Schnittstellen zwischen beiden Systemen und somit der

kommunalen bzw. landesseitigen Maßnahmen zu konzipieren. Ziel muss sein, zu einem möglichst optimalen Gesamtsystem mit hohen Synergieeffekten, das den Verkehrsbedarfen der gesamten Region bestmöglich entspricht, zu gelangen. Diese Anforderungen sollten prominent hervorgehoben werden, womit das Land dokumentiert, dass es diese im Blick hat. Vor diesem Hintergrund sollte auch eine gewisse Offenheit hinsichtlich der neu einzurichtenden Stationen belassen werden, bis die Planungen zum HÖV eine ausreichende Detailschärfe und Bestandskraft erlangt haben; es gilt neben der Planung optimaler Umsteigebeziehungen Parallelbedienungen zu vermeiden, die Anbindung sonstiger Verkehrsarten zu beachten sowie Halte nur aus betrieblicher Sicht zu vermeiden.

Außerdem sollte die Verbindung Kiel - Schönberg ergänzend in die Auflistung der Strecken aufgenommen werden (analog zu Abb. 6). Die Schaffung eines Bahnhaltes auf Höhe Meimersdorf (projektiertes Neubaugebiet (auch Kap. 5.3.1) wird sehr unterstützt, v.a. da das HÖV zunächst im Kieler Süden nicht verkehren wird. Dies gilt ähnlich für Kiel-Wellsee.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Hinweise, die zur Kenntnis genommen wurden.

Bezüglich der Planungen zum hochwertigen ÖPNV-System (HÖV) befinden wir uns in regelmäßigem Austausch mit der Landeshauptstadt Kiel. Auch die Planungen zur S-Bahn werden in diesem Zusammenhang abgestimmt. Mögliche Umsteigepunkte außerhalb des Kieler Zentrums spielen dabei eine große Rolle.

Die Strecke nach Schönberger Strand wurde in die Auflistung der Strecken der S-Bahn Kiel aufgenommen. Sie war ohnehin Bestandteil des Konzeptes.

Stellungnahme

Dass die Option vollständig zweigleisiger Gestaltung der Teilstrecke Kiel - Preetz (gilt ebenso für Kiel - Eckernförde), die im als Basis für den LNVP-Entwurf dienenden OdeS-Gutachten vorgeschlagen ist, gleichsam verworfen wird, hält die Landeshauptstadt Kiel für vorschnell: Eine Ausfinanzierung ist für die Gesamtmaßnahme Kiel - Lübeck derzeit ja noch gar nicht vorhanden; daher sollte diese Option im Hinblick auf ein "robustes Netz" - siehe Kap. 5.1.1 - unbedingt geprüft und ihre Auswirkungen auf die notwendigen Finanzmittel dargestellt werden. Es gilt zu vermeiden, dass die Attraktivierung durch die Angebotsverbesserungen konterkariert wird durch unzuverlässigen Betrieb.

Erwiderung

Auch auf eingleisigen Bahntrecken ist zuverlässiger Verkehr möglich, wenn eine moderne Infrastruktur vorliegt. Bei den laufenden Planungen wird in vielen Fällen auf weitere, spätere Ausbaustufen geachtet, sodass die bestehende Planungen langfristigen Projekten nicht im Wege stehen.

D0179#6

Stellungnahme

In diesem Zusammenhang ist ferner anzumerken, dass aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel mit dem erheblichen Angebotsausbau Probleme mit der Streckenkapazität im engeren Zulaufbereich auf den Kieler HBF (bes. der Bereich ab/bis Wellsee) und im HBF selbst zu erwarten sind. Es muss daher an geeigneter Stelle erklärt werden, wie die Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des HBF betriebssicher darstellbar ist bzw. welche Investitionen dort erforderlich werden, um diese auch nach den deutlichen Angebotsausweitungen sicherstellen zu können. Hierzu findet sich im derzeitigen Entwurf nichts.

Erwiderung

Die Zulaufstrecken zum Kieler Hauptbahnhof sollen im Rahmen der S-Bahn Kiel ab Wellsee/Hassee zweigleisig ausgebaut werden.

D0180

D0180#1

Stellungnahme

Tabelle zu Neumünster - Ascheberg (S. 63): Der Ort heißt Wankendorf ("n" fehlt).

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Deutschland-Takt (S. 71): Wie bereits im Kommentar zu 4.2.2 angemerkt, wird auch in den Konzepten zum Deutschlandtakt bereits ein S-Bahn-ähnliches System vorgeschlagen mit konkreten Stations- und Gleisbauvorschlägen. Eine Erwähnung dessen im Kontext mit dem unter Pkt 8) vorgestellten S-Bahn-Konzept sowie ein Abgleich mit den Landesplanungen sollten vorgenommen werden.

Erwiderung

Beim Deutschlandtakt handelt es sich um einen Fahrplan- und Infrastrukturvorschlag des Bundes. Ein Abgleich damit findet im Rahmen der weiteren Planungen statt.

D0180#3

Stellungnahme

Zu den am Ende dieser Textpassage angesprochenen Zug- und Bahnsteiglängen (400 m!) sei angemerkt: Hier muss man sich fragen, ob das im Nahverkehr noch Sinn macht: Das entspricht einem durchaus üblichen Haltestellenabstand des innerstädtischen Busverkehrs mit entsprechenden Wegelängen beim Ein-, Aus- und v.a. Umsteigen. Die Fahrgäste haben ja zwingend die Bahnsteigzu- und -ausgänge zu nutzen.

Erwiderung

Bereits heute werden im Zulauf auf Hamburg während der Hauptverkehrszeiten die Kapazitäten der im Nahverkehr üblichen maximalen Zuglänge von 200 m ausgereizt. Angesichts der gesetzten verkehrspolitischen Ziele und absehbar begrenzter Trassenkapazitäten erscheint eine Verlängerung der Nahverkehrzüge eine zielführende Lösung zu sein um eine höhere Anzahl Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen. Längere Wegelängen sind dabei nicht immer vermeidbar, aber im Rahmen einer durchdachten Gestaltung der Verkehrsstationen zu minimieren.

D0181

D0181#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.2 Barrierefreiheit

1. Absatz: Barrierefreiheit ist im Übrigen durch UN-Konvention und BGG Bund und Land im ÖPNV auch durch PBefG rechtsverbindliches Ziel. Das sollte hier nicht unterschlagen werden. Denn auch weiter unten ist nur pauschal von Gesetzen und Verordnungen die Rede, ohne sie konkret zu benennen.

Weiter sollte an geeigneter Stelle auch gerne erklärt werden, dass Barrierefreiheit im Detail weit mehr umfasst als die (Haupt-)punkte in der Aufzählung auf derselben Seite und diese könnten dann auch irgendwo dargelegt werden (gerne in einer Anlage). Die regionalen Aufgabenträger investieren hier viel Detailarbeit in ihren RNVPen, das wäre auch beim Aufgabenträger SPNV zu begrüßen.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme und wird diese Anregung berücksichtigen.

D0182

D0182#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

Mit Blick auf die Ausführungen zum Busverkehr ist allgemein anzumerken:

Wenn das Land so konkrete Vorstellungen zu einem SPNV-ergänzenden Busnetz (wichtige Achsen überregionaler Busverbindungen/Marke Plus-Bus.....) hat, ist folgerichtig davon auszugehen, dass dies ein landesbedeutsames Vorhaben ist. Infolgedessen wäre es angemessen, wenn das Land auch bei der Verwirklichung inkl. Finanzierung eine deutlich prominentere Rolle spielen würde als hier (im Abschnitt "Starke Zusammenarbeit") nun angedeutet. Selbstverständlich in enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern für den Busverkehr (Kreise, kreisfreie Städte).

Explizit angesichts der Anforderung, alle Haltestellen an diesen Buslinien barrierefrei auszubauen, macht die Landeshauptstadt Kiel auf die seit Jahren anhaltende Diskussion um die Finanzierungsfrage im Bereich des

barrierefreien Haltestellenausbaus aufmerksam (immerhin besteht die grundsätzliche, im PBefG fixierte Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV bis 01.01.2022); hier besteht für die Baulastträger allgemein, auch für die Landeshauptstadt Kiel, eine erhebliche Deckungslücke und es gibt bislang keine Ansätze, wie dieses Problem einer Lösung zugeführt werden kann.

Erwiderung

Ihre Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen jedoch nicht vorgesehen.

Grundsätzlich obliegt die Finanzierung des Bushaltestellenausbaus den Baulastträgern, entsprechende GVFG-Anteile stellt das Land den Aufgabenträgern zur Verfügung. Darüber hinaus besteht ein Interesse des Landes auf landesbedeutsamen Achsen eine Barrierefreiheit prioritär herzustellen. Zu diesem Zweck können an diesen Achsen zusätzliche GVFG-Mittel in Aussicht gestellt werden.

D0183

D0183#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

Vorletzter Abs. S. 89: Aussagen zu Einzugsradien und Nachfragepotenzielen gerade im Zuge des Aufkommens von Pedelecs/E-Bikes wären aber schön und auch wichtig, insbesondere, was die Chancen für über die Ortsgrenzen hinausgehende Zu-/Abwege angeht. Das hat a) Auswirkungen auf die vorzusehenden Abstellkapazitäten und b) für die Rolle im Rahmen der "Verkehrswende" im Flächenland S-H. Insofern müssten hier unbedingt zeitnah Untersuchungen in Angriff genommen und daraus abgeleitete Handlungsstrategien entwickelt werden. - Auf S. 90 bei der Aufzählung auch Abstellmöglichkeiten für (andere) Fahrzeuge der Mikromobilität ergänzen (nicht nur Fahrräder bzw. Bikesharing). Ebenso beim Kurzhalteparkraum neben "Bringenden" auch "Holende" nennen. Es könnten außerdem ggf. noch weitere optionale Bausteine (vgl. Mobilitätsstationen) genannt werden.

Das Kapitel "Neue Mobilitätsanbieter" (selbe Seite) besteht aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel zu sehr aus Allgemeinplätzen. Eine Darlegung der Position des Landes zur zukünftigen, aus ÖPNV-Sicht wünschenswerten Ordnung und wie diese möglichst verwirklicht werden könnte, würde begrüßt. Ggf. auch Schwerpunktsetzungen.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Hinweise. Die NAH.SH begrüßt die Herstellung von Mobilitätsstationen. Das zukünftige Potenzial und die Kapazitäten des Einzugsgebietes müssen in den Planungen ausdrücklich berücksichtigt werden.

D0184

D0184#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

Allgemeiner Hinweis: Im gesamten Kapitel findet sich der SH-Tarif 2.0 nicht. Außerdem wäre der Vollständigkeit halber eine Erläuterung der Tarifsystematik inkl. Aufstellung der aktuellen Fahrschein-Arten gut (evtl. Anlage). Die Weiterentwicklung unter Berücksichtigung von veränderten Anforderungsprofilen als Folge der COVID-19-Pandemie wird begrüßt.

Erwiderung

Auf der Ebene des LNVP, das heißt grundsätzlicher und langfristiger Ziele im Bereich Tarif, sind technische Details zur Umsetzung, wie etwa der SH-Tarif 2.0, zu kleinteilig und werden daher nicht erwähnt. Ein Gleiches gilt für die Erläuterung der Tarifsystematik.

Zudem ist das Thema Tarif nur ein Unterthema des insgesamt auf eine Vielzahl von Aspekten des Nahverkehrs, bzw. der Mobilität, ausgerichteten LNVP. Wir verweisen daher auf den Tarifentwicklungsplan, in welchem Detail zum Tarif deutlicher dargestellt werden werden.

D0184#2

Stellungnahme

Abb. 10: Sollte nicht, gerade im Hinblick auf dne Geltungszeitraum des LNVP, die HVV-Betrittskandidaten-Eigenschaft des Kr. Steinburg dargestellt werden?

Erwiderung

Vielen Dank für den Hinweis. Wir werden die Abbildung aktualisieren.

D0184#3

Stellungnahme

Tarifentwicklungsplan (S. 96): Gibt es eine Zeitschiene zum Projekt des TEP, die hier benannt werden könnte?

Erwiderung

Der derzeitige Zeitplan sieht eine Fertigstellung zum Anfang des LNVP Zeitraums (2022 - 2027) vor. Eine nähere Eingrenzung erscheint an dieser Stelle nicht notwendig.

D0184#4

Stellungnahme

Letzter Abs. zum TEP, Zeile 5: Es muss "Regeln" heißen ("n" fehlt).

Erwiderung

Vielen Dank für Ihren Hinweis, der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Weitere Maßnahmenansätze: Zum 1. Satz: Spielt die statt des Norddt. Tarifverbundes angedachte Norddeutsche Tarifallianz nun keine Rolle mehr, da sie nicht erwähnt wird? Im 2. Absatz sollte vor "Haushaltsfinanzierung" das Wort "öffentlichen" eingefügt werden.

Erwiderung

Sowohl im SH-Tarif als auch im HVV-Tarif stehen zurzeit Tarifierformwägungen an. In diesem Zusammenhang findet auch Austausch statt und es wird bedacht, dass aus Kundensicht weiterhin eine durchgängige Nutzung mit einer Fahrkarte bei ein- und ausbrechenden Verkehren mit dem HVV (SH-Tarif) wünschenswert ist. Zudem soll nach Möglichkeit die Wahrnehmung einer Tarifgrenze, welche trotz der Geltung nur eines Tarifs bei jeder Fahrt weiterhin besteht, reduziert werden.

Stellungnahme

S. 99 f.: Es müsste stärker zum Ausdruck kommen, dass das Check-in-be-out System zu den tatsächlich für die Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen zählt (Umsetzung nach Kenntnis der Landeshauptstadt Kiel ist bis 2023 geplant). Es handelt sich hierbei immerhin um eine moderne, Nutzungshemmnisse mindernde technische Lösung.

Erwiderung

Der Einführungszeitraum 2023 ist weiterhin geplant.

Dass die Einführung beabsichtigt ist, ist dem "blauen Projektkasten" auf S. 100 zu entnehmen. Hier findet sich in der letzten Zeile der Hinweis "Fortführung; im bisherigen Finanzplan enthalten". Dennoch ist Ihr Hinweis richtig, dass der Text vor dem Projektkasten eher allgemein gehalten ist. Eine redaktionelle Überarbeitung wird geprüft.

D0184#7

Stellungnahme

Ergänzend fehlen auch Ausführungen zum zukunftsweisenden "multimodalen Zugangsmedium", welches Buch- und Bezahlfunktionen verschiedener Mobilitätsanbieter und im Optimalfall auch weiterer (öffentlicher) Einrichtungen wie Schwimmbäder, Bibliotheken, Theater o.ä. auf einer einzigen Digitalplattform umfasst. Bereits der Masterplan Mobilität der KielRegion hat dies als zukünftiges Projekt aufgegriffen.

Erwiderung

Mit der NAH.SH+-App ist bei der NAH.SH eine multimodale App in den abschließenden Schritten der Entwicklung. Sie vereint Fahrrad und ÖV im Routing.

Erfahrungen aus anderen Verbänden, die multimodale Apps mit einer Vielzahl verschiedener Verkehrsmittel entwickelt haben, zeigen, dass diese augenscheinlich praktische Integration tatsächlich an den Bedürfnissen der Fahrgäste vorbeigeht. Selbst Anwendungen, die mit hohem Aufwand sowohl in der Programmierung als auch im Marketing entwickelt wurden, wurden von den Kund*innen nicht angenommen. Ein Grund liegt darin, dass eine App, die sehr viele verschiedene Verkehrsträger kombiniert und tief integriert, unübersichtlich und schlecht zu nutzen ist. In der NAH.SH+-App wollen wir deshalb fokussiert diejenigen Services anbieten, die für die Fahrgäste im Mittelpunkt stehen, damit die Fahrgäste einen echten Mehrwert haben.

Die NAH.SH verfolgt die Entwicklungen in diesem Bereich weiterhin genau.

D0185

D0185#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.6 Antriebswende

S. 101, viertletzte Zeile: Es muss "emissionsfreien" heißen.

Letzter Absatz des Kapitels auf S. 105: Bezüglich der hier getätigten Ausführungen zu neuen Antrieben im Busbereich ist anzumerken, dass gerade die Landeshauptstadt Kiel in dieser Hinsicht sehr ambitioniert voranschreitet. Mit Blick auf verwirklichte Synergieeffekte, die grundsätzlich zu begrüßen sind, ist allerdings zu erwarten, dass die Möglichkeiten evtl. begrenzt sein werden, denn für mehrere Beteiligte gleichzeitig betriebsoptimale Standorte und Dimensionen mit kompatiblen technischen Spezifikationen zu finden, könnte durchaus problematisch sein.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

D0186

D0186#1

Stellungnahme

Bezug: 6.1.2 Nutzer- und Nutznießer Finanzierung

Sofern es über OstseeCard und Jobticket weitere Überlegungen und Konzeptansätze der Nutznießerfinanzierung o.ä. für die Zukunft gibt, sollten diese hier benannt werden.

Erwiderung

Es gibt hier noch keine weitergehenden konkreten Überlegungen. Grundsätzlich mögliche Ansätze wären Bürgertickets, aber auch die Beteiligung von Immobilienentwicklern oder Grundstückseigentümern an hochwertigen ÖV-Anschlüssen, da diese anschließend auch durch die gestiegene Standortgunst profitieren.

D0187

D0187#1

Stellungnahme

Bezug: 6.4 Schlusswort

1. + 2. Abs.: Richtige Erkenntnisse! (Vgl. auch unsere Ausführungen zu 2.1). Beim Thema "Weitere Angebotsausweitungen" (2. Abs.) sollte erwähnt werden, dass man für eine Verwirklichung der echten Verkehrswende mit ÖPNV-Nachfrageverdopplung (besser noch darüber hinausgehend) sicherlich auch eine Reihe von echten Streckenneubauten durchführen müsste.

3. Abs.: Es ist einzuwenden, dass in S-H keine Ballungsräume wie Wien existieren (abgesehen vom Landesanteil am Verdichtungsraum HH). Es wäre schon angebracht, einen mehr ländlich strukturierten Vergleichsraum heranzuziehen.

Weiter ist bezüglich der Push-Maßnahmen fraglich, ob und wie im eher ländlich geprägten S-H so etwas umgesetzt werden und erfolgversprechend (sprich: politisch durchsetzbar) sein kann. Andererseits müsste es dringend angegangen werden (nicht "könnte"), da ja, wie oben dargestellt, die geplanten Angebots- und Infrastruktur-Maßnahmen eben nicht die einschneidende Wende bringen werden.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Anmerkungen. Wenngleich diese sehr nachvollziehbar sind, haben sich daraus keine konkreten Änderungen des LNVP ergeben.

D0188

D0188#1

Stellungnahme

Bezug: 8.3 Abkürzungsverzeichnis

- Abkürz. ÖPNVG: Buchstabledreher! Außerdem heißt das Gesetz "Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein".
- TSI-PRM steht für "Technical Specifications for Interoperability - Persons with Disabilities and with Reduced Mobility"
- Abk. VMK: Buchstabledreher!

Erwiderung

Vielen Dank für die Hinweise. Die Fehler werden korrigiert.

Fahrgastverband Pro Bahn e. V.

D0233

D0233#1

Stellungnahme

Bezug: 3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie

Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad

Stärkerer Fokus auf den Freizeitverkehr, Schleswig-Holstein als Urlaubsland Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Konsequenz der bereits vor der aktuellen Situation rund um das Corona-Virus ersichtlichen Änderungen der Anteile des Pendler-Verkehrs, des Freizeit-Verkehrs und des touristischen Verkehrs an der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein vor, das Angebot und die Sitzplatzkapazität nicht nur in der Hauptverkehrszeit, sondern durch die vorhandenen Fahrzeuge insbesondere in der Normalverkehrszeit auszubauen, um Fahrgästen tagsüber insgesamt ein gleichmäßigeres Angebot und eine gleichmäßigere Sitzplatzkapazität anzubieten. Das geplante Home-Office-Ticket, das anhand der Anforderungen des Pendlerverkehrs konzipiert ist und in den Preisstufen 9 bis 21 das im Frühjahr 2021 eingeführte NAH.SH-Jobticket ergänzt, ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN zügig umzusetzen.

Erwiderung

Unter anderem zur Bereitstellung von Kapazitäten für den Freizeitverkehr wurden bereits auf mehreren Strecken zusätzliche Kapazitäten geschaffen, die auch und gerade außerhalb der Hauptverkehrszeit zur Verfügung stehen. So verkehren auf dem RE 70 zwischen Kiel und Hamburg ganztägig Fahrten mit Doppelstockzügen, die mehr Kapazität als die zuvor eingesetzten Triebwagen bereithalten. Darüber hinaus werden auch zwischen Lübeck und Travemünde, Hamburg und Itzehoe und Niebüll und Dagebüll zusätzliche Kapazitäten in Tagesmitte, -Rand und am Wochenende vorgehalten. Weitere Kapazitätssteigerungen sind mit dann bestehenden Fahrzeugen innerhalb der mit Akkutriebwagen betriebenen Netze vorgesehen.

D0234

D0234#1

Stellungnahme

Bezug: 2.1 Ziel 1:20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

Das Ziel, bis 2026 mindestens 20 Prozent mehr Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein zu erreichen, ist im Hinblick auf die von der Politik angestrebten 100 Prozent mehr Nachfrage bis 2030 wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann der Schienenpersonennahverkehr und der Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein welchen Marktanteil an der gesamten Nachfrage erreichen soll.

Der LNVP braucht zudem klare Aussagen, wie der Schienenpersonennahverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr in Schleswig-Holstein welchen Marktanteil der gesamten Nachfrage erreichen soll, auch wenn sich der LNVP in erster Linie als Grundlage für die weitere Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein versteht.

Erwiderung

Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Eine Steigerung der Nachfrage im SPNV in Schleswig-Holstein um 100 % bis 2030 erscheint aber zumindest mit den aktuell zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln illusorisch. Der im LNVP beschriebene Maßnahmenkatalog ist bereits sehr ambitioniert und wird dennoch nicht in Lage sein - ohne weitere flankierende Maßnahmen, die aber nicht Gegenstand dieses LNVP sind - die Nachfrage derart massiv zu erhöhen. Aussagen über die angestrebte Entwicklung des Model-Split können im LNVP nicht getroffen werden.

D0235

D0235#1

Stellungnahme

Bezug: 2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste

Das Ziel, dauerhaft eine Pünktlichkeit über 90 Prozent zu erreichen, ist im Hinblick auf die Alternative des Motorisierten Individualverkehrs wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann sowohl die Pünktlichkeit als auch die Fahrgastpünktlichkeit einen Wert von über 95 Prozent erreichen soll, wie er einerseits in fast allen vom Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH vergebenen Verkehrsleistungen vorgegeben und er andererseits für den Schienenpersonennahverkehr als attraktive und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr notwendig ist.

Erwiderung

Die Kritik an den vermeintlich wenig ambitionierten Qualitätszielen in Bezug auf die Pünktlichkeit wird zur Kenntnis genommen. Auf allen wichtigen Strecken im Zulauf auf Hamburg prägen derzeit massive Kapazitätsprobleme die Trassenverfügbarkeit und den täglichen Betrieb. Insbesondere in den Netzen Mitte und West wäre eine durchschnittliche Pünktlichkeit von über 90 % schon ein großer Fortschritt. In den kommenden Jahren anstehende Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen lassen eher noch Einbrüche der Pünktlichkeit befürchten. Aber in der Tat wäre langfristig ein ambitionierteres Ziel für den Pünktlichkeitswert anzustreben.

D0236

D0236#1

Stellungnahme

Bezug: 2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Das Ziel, bis 2026 100 Prozent der Bahnstationen barrierefrei erreichbar und von 100 Prozent der Bahnstationen aus den Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge barrierefrei erreichbar zu gestalten, ist ambitioniert.

Der LNVP braucht zudem klare Aussagen, wie Bahnstationen in erster Linie durch ebenerdige Zuwegungen und erst in zweiter Linie über Aufzugsanlagen barrierefrei erreichbar zu gestalten sind, und er braucht zudem klare Aussagen, wie in den Fahrzeugen die barrierefreie Erreichbarkeit der Sitzplätze zu

verbessern ist.

Erwiderung

Eine detaillierte Beschreibung zur Erreichung des Ziels der Barrierefreiheit ist im Kapitel "5.3.2 Barrierefreiheit" unter dem Punkt "Barrierefreiheit von Stationen" zu finden.

D0237

D0237#1

Stellungnahme

Bezug: 2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Das Ziel, dass die nächste Bahnstation im ländlichen Raum nicht weiter als 20 Kilometer vom Wohnort entfernt sein soll, ist im Hinblick auf die Alternative des Motorisierten Individualverkehrs wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann den Menschen mit dem weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, dem weiteren Auf- und Ausbau von Buslinien-Grundnetzen und Erschließungsnetzen sowie dem weiteren Auf- und Ausbau von Alternativen Bedienungsformen eine durchgehende Reisekette im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr verfügbar sein soll, die von der ersten Meile bis zur letzten Meile eine attraktive und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr ist.

Erwiderung

Es ist nicht möglich, dieses Ziel genauer und ambitionierter zu formulieren, ohne in den Kompetenzbereich der Aufgabenträger für den Busverkehr einzutreten. In der Tat sind es in erster Linie gut und verlässlich getaktete Buslinien, die den SPNV so ergänzen können, dass für das ganze Land ein attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr geschaffen werden kann. Im Rahmen des LNVP, dessen Schwerpunkt vor allem in der Zielsetzung in Bezug auf den SPNV liegt, kann hierzu jedoch keine konkrete Zielmarke formuliert werden.

D0238

D0238#1

Stellungnahme

Bezug: 2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann über die im LNVP enthaltene Elektrifizierung der Bahnstrecken Westerland - Hamburg im Streckenabschnitt Westerland - Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum - Jübek, Kaltenkirchen -Hamburg und Neumünster - Bad Oldesloe hinaus die Elektrifizierung der weiteren zentralen Bahnstrecken Flensburg - Eckernförde - Kiel, Rendsburg - Kiel, Neumünster - Kaltenkirchen, Elmshorn - Henstedt-Ulzburg, Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte, Kiel - Lübeck und Lübeck - Büchen - Lüneburg erreicht sein soll.

Erwiderung

Das Ansinnen wird zur Kenntnis genommen. Derzeit ist es nicht möglich, konkrete Zeithorizonte für alle genannten Strecken zu nennen. Ein Großteil der genannten Strecken wird allerdings bereits ab Ende 2022 oder 2023 mit batterieelektrisch angetriebenen Nahverkehrstriebwagen befahren. Die konventionelle Elektrifizierung der Marschbahn, deren Betrieb auf absehbare Zeit nicht batterieelektrisch angetrieben werden können, hat daher die höchste Priorität.

D0239

D0239#1

Stellungnahme

Bezug: 2.6 Ziel 6: Corona-Auswirkungen überwinden

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann das Angebot und die Kapazität sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im Öffentlichen Personennahverkehr qualitativ und quantitativ dergestalt ausgebaut sein soll, dass die Fahrgäste und die Menschen, die es werden wollen, von der Qualität des Reisekomforts von einem einheitlichen Schleswig-Holstein-Komfort sprechen können.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen neu vergebener Verkehrsverträge wurden und werden regelmäßig Verbesserungen der Angebotsqualität erzielt. Herausragende Ausweitungen des Angebots und Komfortverbesserungen bedingen jedoch relevante Mehrkosten, die nur durch eine gesicherte Ausstattung mit erheblich mehr Finanzmitteln zu leisten sind.

D0240

D0240#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Hinsichtlich der Maßnahme 13) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, auf der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe nicht nur im Streckenabschnitt Bad Segeberg - Bad Oldesloe, sondern auf der gesamten Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auf der Relation Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg eine durchgehende Reisekette im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Erwiderung

Derzeit ist selbst der ab 2026 angestrebte Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg noch nicht finanziert. Da hier das deutlich bedeutsamere Fahrgastpotenzial liegt, wird dieser Abschnitt zuerst für einen Halbstundentakt vorgesehen. Die weitere Ausweitung des Fahrplans zwischen Bad Segeberg und Neumünster könnte erfolgen, wenn der Streckenausbau vollzogen wurde.

D0242

D0242#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.2 Maßnahmen ab 2027

Hinsichtlich der nicht priorisierten Maßnahmen 6) bis 15) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen baulich und planerisch soweit vorzubereiten, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des Deutschland-Taktes (Maßnahmen 6) und 15)) sowie über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg (Maßnahmen 7) bis 14)) zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

Es erscheint vorteilhaft, auch für aktuell nicht finanzierte Vorhaben bereits fortgeschrittene Planungen erarbeitet zu haben um im Falle neuer Finanzierungsperspektiven eine Umsetzung schnell beginnen zu können. Angesichts der angespannten Marktlage ist es jedoch momentan ungünstig, die gewünschten Planungskapazitäten zu mobilisieren. Die NAH.SH reagiert hierauf, indem sie in einem angemessenen Rahmen eigene Planungskompetenzen aufbaut.

D0244

D0244#1

Stellungnahme

Bezug: 4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

Hinsichtlich der nicht priorisierten Maßnahmen 5) und 9) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die

Weiterentwicklung des bisherigen Stations Programm zu einem mit den entsprechenden Finanzmitteln ausgestatteten Stations- und Schnittstellen-Programm (Maßnahme 5)), um die Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, und die Bereitstellung weiterer Finanzmittel, um den Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazität im Landesbus-Netz und den kreisweiten Buslinien-Grundnetzen sicherzustellen.

Erwiderung

Parallel zum Ausbau neuer Verkehrsstationen strebt die NAH.SH an, mit der jeweiligen Kommune ein hierzu korrespondierendes Projekt zur Aufwertung des Stationsumfeldes zu realisieren.

Das finanzielle Engagement des Landes beim Ausbau der Infrastruktur entlang landesbedeutsamer Korridore soll ausgebaut werden. Die Finanzierung von ÖSPV-Leistung ist im jetzigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

D0245

D0245#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Robustes Netz/ Störungsfreie Infrastruktur/ Attraktive Stationen

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, über die im Abschnitt 5.1.1 Infrastruktur und Stationen beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Vorhaltung von Schieneninfrastruktur hinaus auch eine stärkere Regionalisierung der Verantwortung der Vorhaltung von Schieneninfrastruktur von DB Netz zu den regional aktiven Eisenbahninfrastrukturunternehmen Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) und AKN Eisenbahn GmbH zu verfolgen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

D0246

D0246#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.2 Fahrzeuge

Fahrgastkomfort

Der Reisekomfort sollte nicht nur im Schienenpersonennahverkehr, sondern auch im Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein durch eine verbesserte Ausstattung neuer Fahrzeuge gesteigert werden.

Im Öffentlichen Personennahverkehr führt das dazu, dass mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge mit einem größeren Sitzteiler größere Fahrzeuge eingesetzt beziehungsweise der Takt verdichtet werden muss, um die angebotene Sitzplatzkapazität weiter anbieten zu können

Dafür müssen das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH die Bereitstellung weiterer Finanzmittel sicherstellen, so dass die kreisfreien Städte und die Kreise in Schleswig-Holstein sowohl den Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazität als auch die Steigerung des Reisekomforts sicherstellen können.

Erwiderung

Die NAH.SH teilt die Einschätzung, dass der Reisekomfort auch im ÖSPNV von großer Bedeutung ist. So sind bereits bei zahlreichen Verfahren zur Vergabe von Busverkehrsleistungen, die seitens der NAH.SH begleitet wurden, zusätzliche Qualitätsmerkmale umgesetzt worden. Durch zahlreiche Leistungsausweitungen und Taktverdichtungen wurden die Kapazitäten im ÖSPNV bereits erheblich erweitert. Die Vergrößerung von Sitzteilern in Bussen hat jedoch aktuell keine Priorität.

D0247

D0247#1

Stellungnahme

2) E-Netz Ost

Die künftigen Regio-S-Bahn-Linien Neustadt - Lübeck - (Hamburg) und Travemünde - Lübeck - (Hamburg) sollten nicht nur montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit und samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan, sondern grundsätzlich im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Erwiderung

Kurzfristig ist eine derartige Ausweitung nicht finanziert. Sollten weitere Finanzmittelmittel zur Verfügung stehen, ist eine Ausweitung der Halbstundentaktes nach Neustadt und Travemünde allerdings wünschenswert.

Stellungnahme

3) Angebotsausweitungen rund um Kiel (teilweise bereits in Realisierung) Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Regio-S-Bahn-Linie Kiel - Preetz unabhängig von der Umsetzung der dritten Ausbaustufe Kiel - Lübeck so schnell wie möglich einen 30-Minuten-Takt einzuführen.

Dabei sollte die Regionalexpress-Linie Kiel - Lübeck analog zur Regionalbahn Linie Kiel - Lübeck im Streckenabschnitt Kiel - Preetz beschleunigt werden und in diesem Streckenabschnitt ohne System-Halt verkehren.

Erwiderung

Aufgrund der angespannten finanziellen Rahmenbedingungen ist eine Angebotsausweitung, über die bereits fest geplante zusätzliche stündlich verkehrende RB im Abschnitt Kiel - Preetz hinaus, aktuell nicht darstellbar.

Stellungnahme

5) Rendsburg?Rendsburg-Seemühlen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Rendsburg-Seemühlen - Rendsburg geplante Bahnstation Rendsburg-Seemühlen westlich der Büsumer Straße zu errichten, so dass eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Fockbek - Rendsburg-Seemühlen baulich und planerisch so weit wie möglich vorbereitet ist.

Darüber hinaus sollte der Streckenabschnitt (Fockbek -) Rendsburg-Seemühlen - Rendsburg im Rahmen der Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Erwiderung

Hierfür müsste der Bahnübergang "Büsumer Straße" wieder in Betrieb genommen werden. Im Sinne einer schnellen Projektumsetzung wurde hiervon Abstand genommen. Dennoch ist eine Wiederinbetriebnahme zu einem späteren Zeitpunkt weiterhin möglich. Allerdings gibt es bislang keine positiven Signale seitens der Gemeinde Fockbek.

Im Rahmen der S-Bahn Kiel ist ein 30-Minuten-Takt geplant.

Stellungnahme

6) Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll - Dagebüll

Die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Dagebüll Mole - Niebüll sollte über die geplante Umstellung der Intercity-Verbindungen auf elektrische Traktion hinaus auch für die Umstellung der Regionalbahn-Linie Dagebüll Mole - Niebüll auf elektrische Traktion und für einen Ausbau des Angebotes auf der Regionalbahn-Linien Dagebüll Mole - Niebüll genutzt werden.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH sollten die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) bei der Beschaffung elektrischer Fahrzeuge unterstützen, die die besonderen Anforderungen der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (NEG) für die voraussichtlich übergangsweise mit elektrischer Traktion und den bisherigen Intercity-Wagen verkehrenden Intercity-Verbindungen erfüllen.

Erwiderung

Nach der Elektrifizierung der Strecke soll auch der Nahverkehr elektrisch betrieben werden.

Stellungnahme

7) Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand im Streckenabschnitt Kiel Abzweig Ss - Kiel-Oppendorf die Errichtung einer neuen als Kreuzungsstation geplanten Bahnstation Kiel-Wellingdorf baulich und planerisch so weit wie möglich vorzubereiten, dass die Bahnstation Kiel-Wellingdorf nach der kompletten Inbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand kurzfristig finanziert und umgesetzt werden kann, so dass auf der Regio-S-Bahn-Linie Kiel - Schönberger Strand so schnell wie möglich ein 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Erwiderung

Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

8) (Hamburg-) Wrist - Kellinghusen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen - Wrist geplante Bahnstation Kellinghusen dergestalt zu errichten, dass eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Hohenlockstedt - Kellinghusen baulich und planerisch so weit wie möglich vorbereitet ist.

Darüber hinaus sollte der Streckenabschnitt (Hohenlockstedt -) Kellinghusen - Wrist im Hinblick auf eine kurz- bis mittelfristige Anschlusssituation in Wrist an die Regionalexpress-Linie Kiel - Neumünster - Elmshorn - Hamburg alle 30 Minuten im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Erwiderung

Die geplante Verkehrsstation Kellinghusen steht einer etwaigen Erweiterung der Strecke über Kellinghusen hinaus nicht grundsätzlich im Wege. Eine Fortführung der Reaktivierung in Richtung Hohenlockstedt ist allerdings derzeit nicht konkret geplant.

Stellungnahme

9) Neumünster ? Norderstedt Expresszug

Hinsichtlich der von der AKN Eisenbahn GmbH vorgestellten Überlegungen und Vorschläge für die Einführung einer Regionalexpress-Linie Neumünster - Kaltenkirchen - Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte sollten alternativ auch Überlegungen und Vorschläge untersucht werden, die Regionalbahn-Linie Neumünster - Kaltenkirchen zu beschleunigen und nur im Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte als Regionalexpress-Linie verkehren zu lassen.

Erwiderung

Eine Beschleunigung zwischen Neumünster und Kaltenkirchen ist Kern aller Überlegungen zum Expresszug zwischen Neumünster und Norderstedt.

Stellungnahme

10) S21 Taktverdichtung zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle

Im Hinblick auf die kurzfristig geplante Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der S-Bahn-Linie S21 im Streckenabschnitt Hamburg-Bergedorf Aumühle montags bis freitags in der Nachmittags-Hauptverkehrszeit sollte eine Errichtung einer Bahnstation Aumühle an den Fernverkehrs- und Nahverkehrs-Gleisen untersucht werden, so dass in Aumühle eine Anschlusssituation zwischen der SBahn-Linie S21 und der Regionalexpress-Linie Hamburg - Büchen - Schwerin - Rostock hergestellt und die Anbindung von Reinbek, Wohltorf und Aumühle nach und von Büchen, Schwerin und Rostock verbessert werden kann.

Erwiderung

Ein Regionalzughalt in Aumühle ist derzeit nicht vorgesehen. Aufgrund der hohen Streckenbelastung der Hauptstrecke mit Fern- und Güterverkehr reduzieren zusätzliche Halte die Streckenleistungsfähigkeit und werden daher kritisch gesehen.

Stellungnahme

11) Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland Hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, um auf der S-Bahn-Linie S1 im Streckenabschnitt Wedel Blankenese tagsüber einen 10-Minuten-Takt anbieten zu können, sollte auch die Errichtung einer neuen Bahnstation Wedel-Ost untersucht werden.

Erwiderung

Die Station Wedel Ost ist derzeit nur im Zusammenhang mit weiteren Infrastrukturmaßnahmen zwischen Blankenese und Wedel umsetzbar. Nachfrageseitig stellt eine Station Wedel Ost aber ein interessantes zusätzliches Potential für den SPNV dar.

Stellungnahme

12) Bahnhof Altona Nord und Korridor Elmshorn - Hamburg (2+2)

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplante Einführung des im Frühjahr 2015 vom Fahrgastverband PRO BAHN entwickelten 2+2-Konzeptes im Streckenabschnitt Elmshorn - Hamburg, kritisiert jedoch, dass die beteiligten Bundesländer, Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Umsetzung einer Angebotsmaßnahme ohne Umsetzung einer Infrastrukturmaßnahme (die Errichtung der Bahnstation Hamburg-Altona Nord steht nicht im fachlichen Kontext des 2+2-Konzeptes) fast 12 Jahre brauchen. Darüber hinaus sollte auf der Regionalbahn-Linie Itzehoe - Hamburg Hauptbahnhof nicht nur im Streckenabschnitt Elmshorn - Hamburg Hauptbahnhof, sondern tagsüber auch im Streckenabschnitt Itzehoe - Elmshorn ein 30-MinutenTakt eingeführt werden, um im Hinblick auf die zum 01. Januar 2022 geplante Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) auf den Kreis Steinburg das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zu verbessern.

Erwiderung

Die Umsetzung des 2+2-Konzeptes steht im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme Stuttgart21 und deren Inbetriebnahme im Dezember 2025 in deren Folge sich das gesamte Gefüge der Fernzüge auf der Hamburger Verbindungsbahn ändert und sich damit die Möglichkeit für zusätzliche Regionalzüge zum Hbf ergibt.

Der Halbstundentakt zwischen Elmshorn und Itzehoe ist wünschenswert, hängt allerdings auch von der Verfügbarkeit der entsprechenden Trassen und finanziellen Mittel ab.

Stellungnahme

13) Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die geplanten weiteren Kreuzungsstationen in Rickling und Fresenburg so schnell wie möglich zu finanzieren und umzusetzen, um auf der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe nicht nur im Streckenabschnitt Bad Segeberg - Bad Oldesloe, sondern auf der gesamten Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auf der Relation Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg eine durchgehende Reisekette im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

In einer zweiten Stufe können nach einem weiteren Ausbau und einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe die Akku-Triebwagen durch reine Elektro-Triebwagen abgelöst und eine Regionalbahn-Linie Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg (durch Beistellung beziehungsweise Flügelung in Bad Oldesloe an die/ von der Regionalexpress-Linie Neustadt -/ Travemünde - Lübeck - Hamburg) eingeführt werden.

Erwiderung

Zunächst erscheint ein Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg als sinnvolles erstes Etappenziel. Anschließend könnte der Halbstundentakt bis Neumünster ausgeweitet werden. Im Zuge des Ausbaus der Strecke als Ausweichstrecke für den Knoten Hamburg ist dann auch ein RE Kiel - Hamburg über Neumünster und Bad Oldesloe vorgesehen.

Stellungnahme

14) Flügelzugkonzept RE Kiel - Schleswig - Husum/Flensburg / RE Hamburg - Flensburg

Hinsichtlich der Überlegungen und Vorschläge zum Ausbau des Angebotes im Streckenabschnitt Flensburg - Jübek spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN dafür aus, im Rahmen der Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg auf der Regionalexpress-Linie Flensburg - Neumünster - Hamburg im Streckenabschnitt Flensburg - Schleswig einen 30-Minuten-Takt einzuführen.

Die Überlegungen und Vorschläge des Fahrgastverbands PRO BAHN für die Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sehen zudem die Errichtung neuer Bahnstationen in Flensburg-Weiche, Eggebek und Schuby vor, welche von der im Streckenabschnitt Flensburg - Schleswig im 30-Minuten-Takt verkehrenden Regionalexpress-Linie Flensburg - Neumünster - Hamburg bedient werden.

Eine Verkürzung der Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Flensburg - Neumünster - Hamburg ist unserer Auffassung nach verkehrlich nicht sinnvoll, aus dem Grund, dass mit einem weiteren Auf- und Ausbau einer Fernverkehrs-Linie Århus - Fredericia -/ København - Ringsted - Odense - Kolding - Flensburg - Neumünster - Hamburg der Schienenpersonenfernverkehr die Funktion der schnellen Anbindung der Region Flensburg an den Knoten Hamburg übernehmen sollte.

Darüber hinaus ist unserer Auffassung nach weder eine die Fahrzeit verlängernde Beistellung beziehungsweise Flügelung in Jübek (insbesondere in Richtung zur Husum zur Erreichung des Taktknotens zur Minute 30 und zur Anschlussicherung nach Westerland und Niebüll, St. Peter-Ording und Heide) noch eine Differenzierung der Sitzplatzkapazität in den Streckenabschnitten Husum Jübek und Jübek Kiel (insbesondere im touristischen Verkehr im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan braucht es eine gleichmäßige Sitzplatzkapazität auf der kompletten Regionalexpress-Linie Husum Jübek - Rendsburg - Kiel) verkehrlich sinnvoll.

Zudem werden mit den Regionalexpress-Linien Husum -/ Flensburg - Jübek - Rendsburg - Kiel und Flensburg - Eckernförde - Kiel weder ein 30-Minuten-Takt noch ein angenäherter 30-Minuten-Takt, sondern zwei Verbindungen pro Stunde angeboten.

Erwiderung

Durch die Flügelung des RE 74 in Jübek soll im Zulauf auf Flensburg die Möglichkeit für einen angenäherten Halbstundentakt eröffnet werden. Gleichzeitig entsteht damit eine attraktive Direktverbindung von Tarp nach Kiel und eine neue Umsteigeverbindung von Husum nach Flensburg. Der Flügelzug der Linien RE 74 könnte im Zulauf auf Flensburg neue Halte bedienen, die derzeit in der langlaufenden Linie RE 7 nicht unterzubringen sind.

Die für das Flügeln notwendige zusätzliche Fahrzeit beträgt zwei Minuten und könnte durch eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Jübek - Husum von 80 km/h auf 100-120 km/h kompensiert werden.

Mit dem Flügeln einher ginge, dass jede Fahrt des RE 74 zwischen Kiel und Jübek als Doppeltraktion geführt werden müsste. Somit würden auch touristische Reisende Richtung Husum - Westküste indirekt von mehr Sitzplätzen profitieren.

Stellungnahme

15) weitere Maßnahmen

Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Hamburg - Büchen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Bahnstrecke Hamburg - Büchen auch montags bis freitags tagsüber und abends sowie samstags und sonntags einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auch auf dieser auf den Knoten Hamburg zulaufenden und im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gelegenen Bahnstrecke des Landes Schleswig-Holstein ein Grundnetz-Angebot im Schienenpersonennahverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Lübeck - Büchen - Lüneburg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Bahnstrecke Lübeck - Büchen - Lüneburg nach und nach einen 30-Minuten-Takt einzuführen, um der in der vergangenen Jahren stark angestiegenen Nachfrage (im Zeitraum von 2015 bis 2019 im Streckenabschnitt Lübeck - Ratzeburg plus 25 Prozent, im Streckenabschnitt Ratzeburg - Mölln plus 23 Prozent, im Streckenabschnitt Mölln - Büchen plus 21 Prozent, im Streckenabschnitt Büchen - Lauenburg plus 26 Prozent und im Streckenabschnitt Lauenburg - Lüneburg plus 16 Prozent), Rechnung zu tragen.

In einer ersten Stufe sollte die Regionalbahn-Linie Kiel - Lübeck zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 nach Ratzeburg, gegebenenfalls nach Mölln verlängert werden, wozu eine Anpassung des Betriebskonzeptes auf der Regionalexpress-Linie Lübeck - Büchen - Lüneburg und die Errichtung eines provisorischen Außenbahnsteiges an Gleis 2 der Bahnstation Mölln erforderlich ist.

Trassensicherungsverträge

Die Bahnstrecken Süderbrarup - Kappeln und Malente - Lütjenburg, zu denen der Entwurf des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) für die Jahre 2022 bis 2027 keine konkreten Aussagen macht, sollten aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN durch Trassensicherungsverträge zwischen der NAH.SH und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche für die Vorhaltung der Schieneninfrastruktur verantwortlich zeichnen, für eine Reaktivierung zu einem späteren Zeitpunkt gesichert werden.

Die NAH.SH sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zur Sicherung eines nutzbaren Anschlusses der Schieneninfrastruktur an das regionale Schienennetz und zur Sicherung eines Grundbetrages zur betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur (Zuschuss pro Streckenkilometer) verpflichten, während die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sich zur Sicherung der betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur und Sicherung des Zugangs der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur betriebsfähig vorgehaltenen Schieneninfrastruktur verpflichten.

Die Trassensicherungsverträge zwischen der NAH.SH und der DB Netz sollten zu einem späteren Zeitpunkt analog der Trassensicherungsverträge für die Bahnstrecken Süderbrarup - Kappeln und Malente - Lütjenburg fortgeführt werden.

Touristische Verkehre

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, den 2021 eingeführten touristischen Verkehr auf der Bahnstrecke Eckernförde - Süderbrarup - Kappeln fortzuführen, das Angebot im Streckenabschnitt Eckernförde - Süderbrarup auf 3 Zugpaare und im Streckenabschnitt Süderbrarup - Kappeln auf 6 Zugpaare auszubauen sowie den Bedienungszeitraum von Anfang April bis Ende Oktober auszuweiten.

Analog zum touristischen Verkehr auf der Bahnstrecke Eckernförde - Süderbrarup - Kappeln sollte nach der Herstellung der betriebsfähigen Vorhaltung auch ein touristischer Verkehr auf der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg mit 6 Zugpaaren im Bedienungszeitraum von Anfang April bis Ende Oktober eingeführt werden.

Erwiderung

Für den Abschnitt Hamburg - Büchen ist derzeit ein ganztägiger Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Eine Ausdehnung der Zeiten des 30-Minutentaktes ist bei steigenden Fahrgastzahlen möglich, wenn hierfür die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung

stehen.

Für die Strecke Lübeck - Lüneburg ist mittelfristig eine Verdichtung zum 30-Minutentakt denkbar. Dazu ist jedoch die Realisierung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Um die kurzfristig gestiegene Nachfrage besser zu bedienen, ist mit Start des neuen Verkehrsvertrages im Akku-Netz Ost ein verstärkter Einsatz von Doppeltraktionen vorgesehen.

Eine Trassensicherung wird in der Regel für stillgelegte Strecken vergeben, deren Endwidmung und damit der endgültige Verlust für sehr langfristig angelegte Projektideen vermieden werden soll. Die Strecke Süderbrarup - Kappeln befindet sich noch im Betrieb durch die Angelner Dampeisenbahn, so dass dort derzeit keine Trassensicherung erforderlich ist. Für die Strecke Malente - Lütjenburg sehen wir derzeit kein Potential, welches eine Trassensicherung geboten erscheinen ließe.

Über die Fortführung der erstmals im Jahre 2021 angebotenen touristischen Verkehre zwischen Eckernförde und Kappeln auch im Jahre 2022 ist derzeit noch nicht entschieden. Die Finanzierung touristischer Verkehre zwischen Malente und Lütjenburg ist derzeit nicht vorgesehen.

D0248

D0248#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

2) Elektrifizierung Itzehoe - Westerland

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland - Hamburg im Streckenabschnitt Westerland - Itzehoe den Streckenabschnitt Westerland - Elmshorn weitestgehend für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu ertüchtigen und die Streckenabschnitte Westerland - Morsum, Klanxbüll - Niebüll und Bredstedt - Hattstedt zweigleisig auszubauen, so dass ...

... die Fahrzeit im Schienenpersonenfernverkehr Westerland - Hamburg Hauptbahnhof von derzeit 195 Minuten auf künftig 150 Minuten verkürzt werden kann

... die Fahrzeit im schnellen Schienenpersonennahverkehr Westerland - Hamburg Hauptbahnhof von derzeit 195 Minuten auf künftig 170 Minuten verkürzt werden kann

Erwiderung

Aufgrund der teilweise engen Bögen kann eine Geschwindigkeit von 160 km/h immer nur kurzzeitig gefahren werden. Daher laufen derzeit die Planungen für eine weitgehende Anhebung der Geschwindigkeit auf 140 km/h. Auch hierdurch kann die Fahrzeit zwischen Westerland und Hamburg Hbf erheblich reduziert werden.

Eine weitere Zweigleisigkeit ist von einer Finanzierung abhängig.

Stellungnahme

3) Hamburg-Elmshorn/ S4-West

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der weiteren Planungen zur S-Bahn-Linie S4 West die im Herbst 2020 vorgestellte Umsetzungsvariante deutlich zu überarbeiten und weiterzuentwickeln.

Verkehrlich sinnvoll verzichtet diese Umsetzungsvariante auf die Nutzung der Fern- und Nahverkehrs-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg-Elbgaustraße und ermöglicht mit einer Nutzung der S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg-Elbgaustraße die Bedienung der S-Bahn-Station Elbgaustraße (Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3).

Verkehrlich nicht sinnvoll verzichtet diese Umsetzungsvariante mit einer Nutzung der S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg - Altona Nord und der über die S-Bahn-Station Elbgaustraße erfolgenden Bedienung der S-Bahn-Stationen Eidelstedt, Stellingen und Langenfelde auf die attraktiven Fahrzeiten der im Frühjahr 2008 vorgestellten Umsetzungsvariante, so dass von Tornesch und von Pinneberg aus zur Hamburger Innenstadt die Verbindungen mit Umstieg in Altona Nord von der Fahrzeit attraktiver als die Nutzung der S-Bahn-Linie S4 West ist. Die im Herbst 2020 vorgestellte Umsetzungsvariante ist daher dahingehend zu überarbeiten und weiterzuentwickeln, dass der Vorteil der Bedienung der S-Bahn Station Elbgaustraße (Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3) erhalten und der Nachteil der Verlängerung der Fahrzeit durch die Nutzung der SBahn-Gleise im Streckenabschnitt Elbgaustraße - Altona Nord behoben wird. Darüber hinaus sind Umsetzungsvarianten mit einer Integration der Streckenabschnitte Itzehoe - Elmshorn, (Hohenlockstedt -) Kellinghusen - Elmshorn und Elmshorn - Ulzburg Süd sowie des Streckenabschnitts Uetersen - Tornesch ernsthaft zu prüfen.

Erwiderung

Das genaue Betriebskonzept wird derzeit erarbeitet.

Stellungnahme**4) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe**

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe im Rahmen der geplanten Elektrifizierung weitestgehend zweigleisig auszubauen, in einer ersten Stufe mit einer Regionalbahn-Linie Neumünster - Bad Oldesloe im 30-Minuten-Takt zu bedienen und in einer zweiten Stufe die Regionalbahn-Linie Neumünster - Bad Oldesloe im 30-Minuten-Takt nach und von Hamburg Hauptbahnhof (durch Beistellung beziehungsweise Flügelung in Bad Oldesloe) zu verlängern.

Sofern im Hinblick auf die Regionalexpress-Linie Kiel - Neumünster - Elmshorn - Hamburg verkehrlich sinnvoll, kann in einer dritten Stufe eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg von und nach Kiel umgesetzt werden.

Erwiderung

Das Projekt des Ausbaus der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe genießt eine besonders hohe Priorität. Die Vorschläge von ProBahn für den zukünftigen Betrieb auf dieser Strecke decken sich mit den Überlegungen der NAH.SH. Im OdeS-Gutachten wurde die Realisierung einer neuen RE-Linie von Kiel über Bad Segeberg nach Hamburg als besonders attraktiv herausgestellt. Durch diese neue Linie könnten neue umsteigefreie Direktverbindungen (z.B. Kiel - Bad Oldesloe oder Neumünster - Ahrensburg) geschaffen werden.

Stellungnahme**5) Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe**

Ein Angebot mit einer Regionalexpress-Linie 9 Nykebing - Burg auf Fehmarn - Lübeck im 120-Minuten-Takt und einer Regionalexpress-Linie 90 Burg auf Fehmarn - Lübeck im 120-Minuten-Takt erscheint verkehrlich als nicht angemessen und als nicht ausreichend, einerseits, weil die von DB Netz getätigten Investitionen in die Infrastruktur nur unzureichend genutzt werden, und andererseits, weil die Führung nur bis und ab Lübeck die Nachfrage vom nördlichen Teil des Kreises Ostholstein nach Hamburg nur mit einem Umstieg in Lübeck bedient.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, auf der Regionalexpress-Linie Nykebing - Burg auf Fehmarn - Lübeck einen 60-Minuten-Takt einzuführen und die Regionalexpress-Linie bis und ab Hamburg Hauptbahnhof zu führen, indem die Sprinter-Linie Lübeck - Hamburg in die Regionalexpress-Linie Nykabung - Burg auf Fehmarn - Lübeck - Hamburg integriert wird.

Darüber hinaus ist die verkehrlich nicht angemessene und nicht ausreichende Erschließung des nördlichen Kreises Ostholstein nur durch die geplanten Bahnstationen Burg auf Fehmarn, Heiligenhafen/ Großenbrode, Oldenburg und Lensahn durch eine ernsthafte Prüfung der Errichtung neuer Bahnstationen in Heringsdorf, Göhl und Altenkrempe zu korrigieren.

Zudem spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN auch weiterhin für die Erhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Haffkrug - Ratekau und deren Integration in die Regio-S-Bahn Lübeck aus.

Erwiderung

Derzeit ist nur ein 120-min-Takt bis nach Fehmarn finanziert. Angestrebt ist ein Stundentakt. Weitere Halte sind nicht geplant. Die dargestellten Orte haben nur ein geringes Potenzial.

Eine Weiterführung der Züge aus Fehmarn nach Hamburg ist nicht empfehlenswert, da die geplanten Fahrzeuggrößen massiv voneinander abweichen.

Der Erhalt der Bäderbahn ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme

6) Ausbau Kiel - Lübeck

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, dass neue Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck mit einer Regionalexpress-Linie Kiel - Lübeck im 30-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von unter 60 Minuten sowie den Regio-S-Bahn-Linien Kiel - Preetz Süd und (optional Lütjenburg -) Malente Nord - Lübeck im 30-Minuten-Takt grundsätzlich weiter zu verfolgen.

Die Umsetzungsvariante mit den System-Kreuzungen der Regionalexpress-Linie Kiel - Lübeck in Preetz, Plön und Eutin reduziert zwar den Anpassungsbedarf in den Regionalverkehrs- und den Stadtverkehrs-Netzen der Kreise Plön und Ostholstein sowie das Investitionsvolumen der dritten Ausbaustufe der Bahnstrecke Kiel - Lübeck, verlängert jedoch in Preetz und Eutin die Umsteigezeiten zwischen der Regionalexpress-Linie Kiel - Lübeck und den Regionalverkehrs- und Stadtverkehrs-Netzen.

Darüber hinaus erreicht die Regionalexpress-Linie Kiel - Lübeck den Taktknoten Lübeck erst nach den Minuten 00 und 30, so dass von 5 möglichen Anschlusssituationen nur 2 Anschlusssituationen umgesetzt werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, dass neue Angebotskonzept auf der Bahnstrecke Kiel - Lübeck dahingehend zu überarbeiten und weiterzuentwickeln, dass die Regionalexpress-Linie den Taktknoten Lübeck zu den Minuten 00 und 30 erreicht, so dass von 5 möglichen Anschlusssituationen auch 5 Anschlusssituationen umgesetzt werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des Deutschland-Taktes die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

In Eutin und Preetz sind jeweils attraktiv kurze Umsteigezeit zwischen RE und S-Bahn geplant. In Lübeck wird eine Ankunft zu den Minuten :29 und :59 sowie Abfahrten um :00 und :30 vorgesehen, so dass jeweils alle Anschlüsse erreicht werden können.

Stellungnahme

7) Bahnknoten Flensburg

Die Infrastrukturmaßnahmen für den Bahnknoten Flensburg sollten analog zu den Regionen Kiel und Lübeck als Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg benannt werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat daher Überlegungen und Vorschläge für eine Regio-S-Bahn Flensburg entwickelt, welche folgendes Liniennetz vorsehen:

- Fredericia -/ Sanderborg - Tinglev - Flensburg
- Niebüll - Flensburg
- Schleswig - Flensburg
- Süderbrarup - Flensburg

Hinsichtlich der Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sollte sowohl eine Umsetzungsvariante mit einer Führung zur Bahnstation Flensburg-ZOB als auch eine Umsetzungsvariante mit einer Führung zur Bahnstation Flensburg untersucht werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

Eine S-Bahn Flensburg wäre nur sinnvoll, wenn ein Bahnhof in der Innenstadt realisiert werden würde. Hierzu besteht in Flensburg leider derzeit keine Zustimmung.

Stellungnahme

8) S-Bahn Kiel

Eine Regio-S-Bahn-Linie Kiel - Schönberger Strand sollte analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

Auch die Strecke nach Schönberger Strand soll im Fall der Realisierung einer S-Bahn Kiel im 30-min-Takt bedient werden. Es wurde eine entsprechende Ergänzung vorgenommen.

Stellungnahme

9) S-Bahn Lübeck

Eine Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord - Lübeck sollte analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Zudem sollte im Rahmen der Planungen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck auch eine Regio-S-Bahn-Linie Lübeck - Schlutup im 30-Minuten-Takt untersucht werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg - Geesthacht

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Nettelnburg - Geesthacht zu reaktivieren, eine Stadtbahn-Strecke Bergedorf - Bergedorf Süd, neue Bahnstationen im Streckenabschnitt Nettelnburg - Geesthacht zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Hamburg Hauptbahnhof - Geesthacht im 30-Minuten-Takt und einer Stadtbahn-Linie Bergedorf - Geesthacht zu bedienen.

In Geesthacht sollte eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Hamburg Hauptbahnhof - Geesthacht nach Geesthacht Ost und Verlängerung der Stadtbahn-Linie Bergedorf - Geesthacht zur Spandauer Straße baulich und planerisch berücksichtigt werden.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Erwiderung

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

11) S32 Schenefeld

Eine Anbindung von Schenefeld an die geplante S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born - Hauptbahnhof - Harburg Rathaus mit einer Wende an der geplanten S-BahnStation Osdorfer Born erscheint verkehrlich nicht sinnvoll.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat daher Überlegungen und Vorschläge für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn und einer Stadtbahn entwickelt, welche eine Anbindung von Schenefeld an eine S-Bahn und eine Stadtbahn ohne einen Fahrtrichtungswechsel vorsehen.

Erwiderung

Der derzeitige Planungsstand Hamburgs sieht eine Fahrt der S32 in Ost-West-Richtung in Osdorfer Born vor, so dass eine Verlängerung nach Schenefeld ohne Wende in Osdorfer Born möglich wäre. Auf dieser Grundlage sollen die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Weiterführung nach Schenefeld erneut bewertet werden.

Stellungnahme

12) Reaktivierung Neumünster-Ascheberg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg zu reaktivieren, neue Bahnstationen Neumünster Christianstraße, Bokhorst und Wankendorf zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Neumünster - Plön im 30-Minuten-Takt zu bedienen, so dass die durchgehende Reisekette Hamburg - Neumünster - Plön im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Erwiderung

Es wird bezweifelt, ob das Potenzial der Strecke Neumünster - Ascheberg einen 30-Minutentakt rechtfertigt.

Grundsätzlich wird die Idee von Vorratsplanungen seitens der NAH.SH unterstützt. Hier muss jedoch kritisch angemerkt werden, dass derzeit Planungskapazitäten auch für priorisierte Projekte fehlen.

Stellungnahme

13) Reaktivierung Niebüll - Flensburg (Innenstadt)

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Niebüll - Flensburg-Weiche - Flensburg-ZOB zu reaktivieren, neue Bahnstationen zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Niebüll - Flensburg-ZOB im 30-Minuten-Takt zu bedienen, so dass die durchgehende Reisekette Westerland - Niebüll - Flensburg im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Sofern verkehrlich sinnvoll, sollte in einer ersten Stufe der Streckenabschnitt Niebüll - Flensburg-Weiche reaktiviert und die Regionalbahn-Linie Niebüll - Flensburg von und nach Flensburg Hbf geführt werden, während in einer zweiten Stufe der Streckenabschnitt Flensburg-Weiche - Flensburg-ZOB reaktiviert und die Regionalbahn-Linie Niebüll - Flensburg von und nach Flensburg-ZOB geführt wird.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Erwiderung

Die Idee von PRO BAHN den Flensburger Innenstadtbahnhof in einer ersten Stufe nicht anzufahren, wird seitens der NAH.SH nicht unterstützt. Es ist von elementarer Bedeutung für den Erfolg einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll-Flensburg, wo die Züge in Flensburg ankommen. Sollten die Züge nicht in der Innenstadt ankommen können, ist eine Realisierung des Vorhabens weder fahrzeitentechnisch sinnvoll noch volkswirtschaftlich tragbar. Ein Halbstundentakt für die Strecke Flensburg - Niebüll erscheint zumindest für den Anfangszeitraum des Betriebs als überdimensioniert und voraussichtlich nicht zu rechtfertigen.

Stellungnahme

14) Reaktivierung Uetersen-Tornesch-(Pinneberg-Hamburger Güterumgehungsbahn)

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen - Tornesch im Rahmen der weiteren Planungen zur SBahn-Linie S4 West sowohl eine Umsetzungsvariante mit einer Regionalbahn-Linie nach Hamburg als auch eine Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie nach Hamburg ernsthaft zu prüfen.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Erwiderung

Es ist aktuell ungeklärt, wie eine attraktive Anbindung der Strecke Tornesch - Uetersen an Hamburg aussehen könnte. Es bestehen zahlreiche Optionen, von denen sich jene, die eine direkte Durchbindung auf die nördliche Güterumgehungsbahn vorsieht, als besonders vielversprechende Variante herausgestellt hat.

Stellungnahme

15) Ausbau Neumünster-Heide

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, nach den von DB Netz in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen in die Gleisanlagen der Bahnstrecke Heide - Neumünster zügig die technische Sicherung der Bahnübergänge sowie die Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt und einer Kreuzungsstation in Aukrug zu finanzieren und umzusetzen.

Die technische Sicherung der Bahnübergänge ermöglicht eine höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit und die Verkürzung der Fahrzeit auf unter 60 Minuten, die Kreuzungsstation in Beringstedt ermöglicht die Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Heide - Neumünster, die Kreuzungsstation in Aukrug ermöglicht die Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Hohenwestedt - Neumünster.

Die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des DeutschlandTaktes die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden können.

Erwiderung

Im Rahmen des LNVP ist eine Fahrzeitverkürzung auf 52 Minuten geplant. Die technische Sicherung der Bahnübergänge wird schrittweise durch die DB Netz AG realisiert.

Stellungnahme

16) SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für eine nördliche schienengebundene Anbindung der Regionen Hamburg Airport (Flughafen) und Hamburg City Nord die Errichtung einer weitestgehend oberirdisch verlaufenden SBahnstrecke Hasloh -/ Quickborner Straße - Hamburg Airport (Flughafen) zu prüfen.

Dabei sollten auch Umsetzungsvarianten mit einem Gleisdreieck südlich von Hasloh (für die Einführung einer Tangential-S-Bahn-Linie) sowie mit einer Trassierung westlich von Norderstedt und einer Trassierung über die U-BahnStation Norderstedt Mitte untersucht werden.

Erwiderung

Aufgrund der hohen Baukosten und geringen Nachfragewirkung sehen wir eine Umsetzung zur Zeit kritisch. Sollten sich die Rahmenbedingungen grundsätzlich ändern, kann eine erneute Prüfung erfolgen.

D0248#16

Stellungnahme

17) Streckenverkürzung Elmshorn - Itzehoe

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, in ersten Stufe den vorhandenen Streckenabschnitt Itzehoe - Elmshorn weitestgehend für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/ h zu ertüchtigen, so dass ...

... auf der Regionalexpress-Linie Westerland - Hamburg einerseits die Fahrzeit im Streckenabschnitt Itzehoe - Elmshorn verkürzt und andererseits der System-Halt in Glückstadt wieder eingeführt kann

... auf der Regionalbahn-Linie Itzehoe - Hamburg - Hauptbahnhof (alternativ SBahn-Linie S4 West) neue System-Halte in Breitenburg, Glückstadt Nord und Kiebitzreihe bedient werden können, ohne die Fahrzeit zu verlängern

Sofern verkehrlich sinnvoll, kann in einer zweiten Stufe eine Errichtung einer Neubaustrecke Lägerdorf - Horst umgesetzt werden.

Erwiderung

Auf der vorhandenen Bahnstrecke ist aufgrund enger Bögen in Glückstadt eine Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h nicht möglich. Zudem wäre der Untergrund für eine Geschwindigkeitserhöhung umfangreich anzupassen. Daher wird langfristig konzeptionell eine parallel der Autobahn 23 geführte Neubaustrecke Elmshorn nach Itzehoe über Horst weiterverfolgt.

In Kiebitzreihe ist ein weiterer Halt geplant. Für zusätzliche Stationen sind die Rahmenbedingungen nicht ausreichend.

D0249

D0249#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.1 SPNV-Stationen

Maßnahmen bis Ende 2026/ Neue Stationen ab 2027 (36 Stationen)

Neue Stationen

Das Themenfeld der Errichtung neuer Bahnstationen beziehungsweise der Reaktivierung in der Vergangenheit aufgegebenen Bahnstationen und somit der Erschließung des ländlichen Raumes durch den Schienenpersonennahverkehr ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN derart wichtig, dass das Themenfeld in einem mit den entsprechenden Finanzmitteln ausgestatteten Stations- und Schnittstellen-Programm, welches im Umfang deutlich über die bisherigen Stations-Programme hinaus geht, verfolgt werden soll.

Der Fahrgastverband PRO BAHN geht davon aus, dass in den kreisfreien Städten und den Kreisen in Schleswig-Holstein insgesamt ein Potential für die Vorhaltung von 300 bis 325 Bahnstationen besteht.

Erwiderung

Neben dem Ausbau der neuen Verkehrsstationen ist mit der jeweils beteiligten Gemeinde ein korrespondierendes Projekt zur Aufwertung des Stationsumfeldes zu realisieren. Die Finanzierung erfolgt mit Landesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH).

Im LNVP werden die neuen Stationen genannt, deren Realisierung bis 2030 möglich ist. Die NAH.SH ist

gerne bereit, zu gegebener Zeit das Potenzial weiterer Verkehrsstationen zu untersuchen.

Stellungnahme

Planungen Elmshorn und Neumünster

Sowohl in Neumünster als auch in Elmshorn ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN vor der Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes, einer neuen Anlage für den Zentralen Omnibusbahnhof sowie der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zunächst einmal der Ausbau der Bahnsteig- und der Gleisanlagen zu definieren.

Im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Schleswig-Holstein-Taktes beziehungsweise des Deutschland-Taktes ist unserer Auffassung nach in Neumünster für den weiteren Ausbau des Taktknotens zu den Minuten 00 und 30 ein Ausbau auf insgesamt 8 Bahnsteiggleise mit 4 Mittelbahnsteigen und in Elmshorn ein Ausbau auf insgesamt 6 Bahnsteiggleise mit 3 Mittelbahnsteigen, davon 2 Bahnsteiggleisen mit 1 Mittelbahnsteig für die S-Bahn-Linie S4 West, erforderlich.

Erwiderung

Der Ausbau der Gleisanlagen ist so definiert, dass die dringend notwendigen Erneuerungen der Stationen angegangen werden können. In Neumünster kann das geplante Fahrplankonzept mit 6 Gleisen und eine Bahnsteigteilung vollständig realisiert werden. In Elmshorn werden im DB-Teil des Bahnhofs zukünftig mindestens 4 Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen. Weitere Bahnhofsgleise können aufgrund der engen topographischen Lage im Stadtraum sowohl in Neumünster, als auch in Elmshorn nicht realisiert werden.

Stellungnahme

Bahnhofsumfelder werden zur Mobilitätsstation

Die Aufwertung von Bahnstationen und Bahnhofsumfelder zu Mobilitätsstationen ist insbesondere in Gemeinden und Städten, in denen die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein stärker vom touristischen Verkehr geprägt ist, durch die Errichtung neuer Bahnhofsgebäude beziehungsweise durch die Sanierung vorhandener Bahnhofsgebäude zu unterstützen.

So erscheint eine Errichtung neuer Bahnhofsgebäude unter anderem in St. Michaelisdonn sowie in Eckernförde und eine Sanierung vorhandener Bahnhofsgebäude in Malente-Gremsmühlen und in Timmendorfer Strand verkehrlich sinnvoll.

Erwiderung

Auch die NAH.SH ist der Auffassung, dass ein besonderes Augenmerk auf die Empfangsgebäude gelegt werden muss, denn zu viele Bestandsgebäude sind in einem schlechten Zustand. An größeren Umsteigepunkten ist auch der Bau neuer Empfangsgebäuden vorstellbar, insoweit ein tragfähiges Nutzungskonzept konzeptioniert werden kann. Ein attraktives Empfangsgebäude ist sowohl in touristischen Regionen als auch an besonders bedeutsamen "Pendlerbahnhöfen", wie zum Beispiel Pinneberg, wichtig.

D0249#4

Stellungnahme

weitere Maßnahmen

Im Rahmen der geplanten Errichtung einer neuen Überführung beziehungsweise Unterführung an der Bahnstation Glückstadt und der geplanten Aufwertung des Bahnhofsumfeldes der Bahnstation Glückstadt sollten die beiden Außenbahnsteige mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern und mit einer Nutzlänge von 380 Metern neu errichtet werden.

Erwiderung

Eine Bahnsteigerneuerung in Glückstadt ist auf absehbare Zeit nicht geplant. Die Bahnsteighöhe von 55 cm ermöglicht einen barrierefreien Einstieg in die Züge der Nordbahn.

D0250

D0250#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.2 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit von Stationen

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit von Bahnstationen fordern wir, den weiteren barrierefreien Ausbau von Bahnstationen in erster Linie dergestalt zu planen, dass die Bahnsteiganlagen durch ebenerdige Zuwegungen barrierefrei erreichbar sind, und in zweiter Linie dergestalt zu planen, dass die Bahnsteiganlagen durch Aufzugsanlagen barrierefrei erreichbar sind.

Ziel, eine Einschränkung der Zuverlässigkeit der barrierefreien Erreichbarkeit durch einen Ausfall von Aufzugsanlagen beziehungsweise durch einen langwierigen Austausch von Aufzugsanlagen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

D0250#2

Stellungnahme

Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit von Fahrzeugen fordern wir, die weiteren Ausschreibungen zur Fahrzeugbereitstellung dergestalt zu planen, dass die Fahrzeuge nicht nur im Sinne der TSI PRM, sondern auch im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention barrierefrei erreichbar sind.

Des Weiteren fordern wir, dass in einstöckigen Fahrzeugen mindestens 60 Prozent und in doppelstöckigen Fahrzeugen mindestens 35 Prozent der gesamten Anzahl an Sitzplätzen untergebracht und die im Hochflurbereich untergebrachten Sitzplätze ohne Stufen erreichbar sind, ausgenommen in den Bereichen der Fahrzeugköpfe, in denen die Antriebs-Technik untergebracht ist. Zudem regen wir an, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH mit dem Runden Tisch Mobilitätseingeschränkte Reisende, dem Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein sowie den Umwelt- und Verkehrsverbänden Fahrgastverband PRO

BAHN und VCD in eine offene Diskussion geht, ob unter den Aspekten der barrierefreien Erreichbarkeit für Menschen mit Behinderungen, der barrierefreien Erreichbarkeit für Menschen ohne Behinderungen und der geplanten Sitzplatzkapazität für die kommende Ausschreibung zur Fahrzeugbereitstellung und zur Fahrzeuginstandhaltung eine einstöckige Fahrzeug-Plattform, eine doppelstöckige Fahrzeug-Plattform oder eine kombinierte Fahrzeug-Plattform eine

attraktive und konkurrenzfähige Fahrzeug-Plattform sein kann.

Erwiderung

Die Bedürfnisse der Fahrgäste stehen bei allen Ausschreibungen im Fokus. Die NAH.SH wird selbstverständlich auch weiterhin den intensiven Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände führen, um gemeinsam Lösungen zu finden, wie im Format des Runden Tisches "Mobilitätseingeschränkte Reisende", in dessen Rahmen zuletzt am 21.09.2021 das Thema Fahrzeuggestaltung und Neuausschreibung intensiv diskutiert wurde.

D0251

D0251#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

Wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat bereits im Vorfeld des geplanten 5. Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für die Jahre 2018 bis 2022 einen Vorschlag für ein Landesbus-Netz mit insgesamt 25 Landesbus-Linien entwickelt, die eine Netz-Funktion im Nahverkehrs-Grundnetz in Schleswig-Holstein oder/ und eine Anbindungs-Funktion einer ehemals mit der Bahn angebotenen Stadt beziehungsweise Gemeinde haben. Der Vorschlag des Fahrgastverbandes PRO BAHN für die Einführung eines Landesbus-Netzes umfasst folgende Landesbus-Linien:

- Niebüll - Flensburg (perspektivisch Umstellung auf SPNV)
- Husum - Flensburg
- Schleswig - Kappeln
- Schleswig - Eckernförde
- Rendsburg - Eckernförde

- Rendsburg - Itzehoe
- Heide - Rendsburg
- Kiel - Oldenburg
- Kiel - Bad Segeberg
- Heiligenhafen - Oldenburg
- Neumünster - Plön (perspektivisch Umstellung auf SPNV)
- St. Michaelisdamm - Brunsbüttel
- Eutin - Neustadt
- Eutin - Scharbeutz
- Brunsbüttel - Itzehoe
- Itzehoe - Bad Bramstedt
- Bad Bramstedt - Bad Segeberg
- Ulzburg Süd - Bad Segeberg
- Bad Segeberg - Scharbeutz
- Bad Segeberg - Lübeck
- Bad Segeberg - Hamburg-Ochsenzoll
- Timmendorfer Strand - Travemünde
- Bad Oldesloe - Ratzeburg
- Bad Oldesloe - Geesthacht
- Hamburg-Bergedorf - Geesthacht (perspektivisch Umstellung auf SPNV)

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Angebot mit hohem Standard

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Verkehrsangebot im LandesbusLiniennetz analog zum Schienenpersonennahverkehr täglich mindestens einen 60-Minuten-Takt vor.

Der Bedienungs-Zeitraum sollte montags bis freitags von 04.00 bis 01.00 Uhr, samstags von 05.00 bis 01.00 Uhr sowie sonntags von 06.00 bis 01.00 Uhr gehen.

Montags bis freitags sollten 19 Buspaare, samstags 18 Buspaare sowie sonntags 17 Buspaare angeboten werden.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Integraler Taktfahrplan

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in den kreisfreien Städten und den Kreisen in Schleswig-Holstein auf der Grundlage der heute bestehenden Taktknoten im Schienenpersonennahverkehr und der künftig geplanten Angebotsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr Taktknoten einzurichten beziehungsweise zu erhalten.

In den Taktknoten werden die Anschlusssituationen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und den Landesbus-Linien beziehungsweise zwischen den Landesbus-Linien mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten angeboten und durch die Anschlusssicherung sichergestellt.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Generell wird eine Integration der Busverkehre in den Deutschlandtakt befürwortet.

D0251#4

Stellungnahme

Besondere Qualitätsmerkmale

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solobeziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 beziehungsweise 45 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solobeziehungsweise Gelenkwagen sollten über Klapptische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze oder 3 Kinderwagenplätze verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein FahrgastInformations-System mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFTMonitoren für die Echtzeitinformation sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

D0252

D0252#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Bahnstationen, Bushaltestellen und Fähranlegern mit Funktion im Öffentlichen Personennahverkehr fordern wir, dass sich das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH klare Ziele setzen, Gemeinden und Städte in Schleswig-Holstein zu überzeugen, ihre Planungen zum qualitativen und quantitativen Auf- und Ausbau von Fahrrad- und Fußwegen dergestalt weiter zu entwickeln, dass die Erreichbarkeit von Bahnstationen, Bushaltestellen und Fähranlegern mit Funktion im Öffentlichen Personennahverkehr zu Fahrrad und zu Fuß deutlich verbessert wird.

Erwiderung

Die NAH.SH begrüßt dieses Anliegen und wird sich auch weiterhin für eine Verbesserung der Erreichbarkeit und der Verknüpfungen aller Verkehrsträger einsetzen.

D0253

D0253#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, das NAH.SH und die NSH das Tarifsortiment des Schleswig-Holstein-Tarifs um ein Auszubildenden- und SchülerTicket ergänzen.

Das Auszubildenden- und Schüler-Ticket soll es Auszubildenden beziehungsweise Schülern ermöglichen, ihre Ausbildungsstätte beziehungsweise ihre Schule sowie das nächst gelegene Oberzentrum mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu erreichen.

Das Auszubildenden- und Schüler-Ticket soll als Solidarticket gestaltet sein, so dass es mit den Jahresbeiträgen der Auszubildenden und der Schüler selbst tragen kann.

Erwiderung

Im Schleswig-Holstein-Tarif gibt es derzeit für Schülerinnen und Schüler rabattierte Wochenkarten, Monatskarten und Abonnements. Für Auszubildende gibt es das Jobticket Azubi, wenn sich der Arbeitgeber mit einem Zuschuss am Fahrgeld beteiligt. Da der SH-Tarif ein Relationstarif ist, sind die Fahrkarten für die jeweils gewählte Strecke erhältlich. Mit der SH-Card zum Sonderpreis für Abonnenten oder mit der SH-Card für Jugendliche sparen Schülerinnen und Schüler und Auszubildende abseits ihrer Stammstrecke 25% auf den Preis der Einzelkarte.

Die Einführung eines Solidartickets für Schülerinnen und Schüler wie Auszubildende ist nicht möglich, weil Schülerinnen und Schüler genauso wie Azubis keine der Studierendenschaft an den Hochschulen vergleichbare Organisationsform haben, über die Solidarbeiträge eingefordert werden könnten.

D0254

D0254#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.6 Antriebswende

Maßnahmen und Projekte ab 2027

Elektrifizierung der Marschbahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland - Hamburg im Streckenabschnitt Westerland - Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum - Jübek auch die Bahnstrecken Büsum - Heide und Brunsbüttel - Wilster (- Itzehoe) zu elektrifizieren, um im Rahmen eines fahrgastorientierten integrierten Konzept für die gesamte Westküste des Landes Schleswig-Holstein mit einer elektrischen Fahrzeug-Plattform neue Direktverbindungen Büsum - Heide - Itzehoe - Elmshorn - Hamburg und Brunsbüttel - Itzehoe - Elmshorn - Hamburg einführen zu können.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einführung eines SPNV nach Brunsbüttel wird aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der ungünstigen Lage des Bahnhofs weiterhin eher kritisch gesehen. Nach Realisierung der Elektrifizierung, wodurch eine direkte Durchbindung von Zügen bis nach Hamburg möglich würde und zudem eine attraktive lokale Anbindung des Bahnhofs mit den Siedlungsschwerpunkten in Brunsbüttel organisiert wäre könnte die Umsetzung dieser Maßnahme zu gegebener Zeit erneut geprüft werden.

Auch Direktverbindungen Hamburg - Büsum wären zweifelsohne von Vorteil. Eine Umsetzung wird jedoch allenfalls langfristig gesehen. Vorerst ist eine Elektrifizierung mit Hilfe des BEMU-Projektes vorgesehen.

Stellungnahme

Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, über die im LNVP enthaltene Elektrifizierung der Bahnstrecken Westerland - Hamburg im Streckenabschnitt Westerland - Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum - Jübek, Kaltenkirchen - Hamburg und Neumünster - Bad Oldesloe hinaus die Elektrifizierung der weiteren zentralen Bahnstrecken Flensburg - Eckernförde - Kiel, Rendsburg - Kiel, Neumünster - Kaltenkirchen, Elmshorn - Henstedt-Ulzburg, Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte, Kiel - Lübeck und Lübeck - Büchen - Lüneburg baulich und planerisch vorzubereiten, so dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Erwiderung

Die Einordnung der Strecken in die Liste weiterer zu elektrifizierender Projekte wird durch die NAH.SH im Grundsatz mitgetragen. Derzeit wird allerdings keine Finanzierungs- und damit auch keine realistische Umsetzungsmöglichkeit gesehen. Die Erstellung von Vorratsplanungen wird grundsätzlich in Erwägung gezogen. Die Planungsressourcen werden aber vorrangig für die priorisierten Projekte eingesetzt.

D0254#3

Stellungnahme

Weitere Maßnahmen und Projekte Bike+Ride Im Hinblick auf die Fortführung des Bike+Ride-Programms fordert der

Fahrgastverband PRO BAHN, die in den kommenden Jahren neu zu errichtenden Fahrradstationen mit einer höheren Anzahl an geschlossenen und offenen Stellplätzen zu dimensionieren, um Fahrgäste zu überzeugen, auf die Mitnahme des Fahrrads in den Fahrzeugen zugunsten der Abstellung des Fahrrads an den Bahnstationen zu verzichten.

Dafür ist seitens der NAH.SH und der NSH das Tarifsoriment des SchleswigHolstein-Tarif um ein Tarifangebot, welches eine Kombination aus der Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs und des Fahrrades ermöglicht, zu ergänzen.

Erwiderung

Die Kapazitäten für B+R-Anlagen werden grundsätzlich angebotsorientiert geplant um Anreize zu setzen und zukünftige Entwicklungen abzubilden.

Derzeit gibt es mit der Fahrradtageskarte und der Fahrradeinzelkarte (für kurze Strecken im Bus) im Schleswig-Holstein-Tarif bereits Angebote, mit denen Fahrgäste ihre Fahrräder mitnehmen können. Anders als in vielen anderen Verbänden ist die Mitnahme, soweit es die Kapazitäten erlauben, immer möglich. Eine Ausweitung der Fahrradmitnahme würde jedoch dazu führen, dass insbesondere in der Hauptverkehrszeit weniger Platz für die Fahrgäste zur Verfügung steht.

D0255

D0255#1

Stellungnahme

Bezug: 6.3.2 Verträge

Qualität im Bereich Fahrzeuge und Fahrbetrieb/ Garantien zur Fahrzeugfinanzierung

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH analog zur Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und der Fahrzeuginstandhaltung für die Verkehrsleistungen in den Akku-Netzen Nord, West-Ost und Ost eine gemeinsame Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und Fahrzeuginstandhaltung mindestens für die E-Netze West und Mitte sowie gegebenenfalls für optionale E-Netze Jütland (Verkehrsleistungen von und nach Esbjerg, Fredericia und Senderborg) und Ostseeküste (Verkehrsleistungen auf der Regionalexpress-Linie Hamburg - Lübeck - Burg auf Fehmarn - Nykebing) ernsthaft prüfen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN verspricht solch eine gemeinsame Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und Fahrzeuginstandhaltung aufgrund der hohen Anzahl an fest abzunehmenden Fahrzeugen beziehungsweise an optional abzunehmenden Fahrzeugen einen angemessenen Angebotspreis für die Fahrzeugbereitstellung die Fahrzeuginstandhaltung, einen höheren Anteil an Gleichteilen im fortlaufenden Prozess der Fahrzeugbereitstellung, eine höhere Verfügbarkeit als bei einer niedrigeren Anzahl an fest abzunehmenden Fahrzeugen beziehungsweise an optional abzunehmenden Fahrzeugen und eine höhere Redundanz zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Fahrzeuge zur Erbringung der Verkehrsleistungen einsetzen.

Erwiderung

Die NAH.SH prüft, vergleichbare Fahrzeugbeschaffungsmodelle auch in anderen Netzen umzusetzen. Nach

Einschätzung der NAH.SH bietet sich dieses Verfahren insbesondere im Netz Mitte (Folgevergabe des Verkehrsvertrags Mitte A) und im Netz Süd-West an (Folgevergabe des Verkehrsvertrags Mitte B). Im Netz West bietet sich dieses Fahrzeugbeschaffungsmodell aktuell jedoch nicht an, weil das Land bereits Fahrzeugbereitstellungsverträge für die dort aktuell eingesetzten Fahrzeuge abgeschlossen hat, deren Laufzeit auch den zukünftigen Verkehrsvertrag Netz West abdeckt. Was Verkehrsverträge anbelangt, die federführend durch andere Aufgabenträger vergeben werden, obliegt die Entscheidung über die Art der Fahrzeugbeschaffung dem federführenden Aufgabenträger.

D0256

D0256#1

Stellungnahme

Bezug: 6.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan

Netzgröße und Loslimitierung

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auch bei den kommenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen in den Akku- und E-Netzen, in denen es verkehrlich sinnvoll ist, eine Aufteilung der Ausschreibung der Verkehrsleistungen in einzelne Lose vorzunehmen und eine sogenannte Loslimitierung vorzusehen.

Erwiderung

Sofern dies im Einzelfall verkehrlich sinnvoll ist, strebt die NAH.SH auch bei zukünftigen Vergabeverfahren eine Aufteilung in Lose an. Unter Abwägung der Vor- und Nachteile ist geplant, dabei auch eine Loslimitierung in Betracht zu ziehen.

D0256#2

Stellungnahme

Verfügbarkeit von Werkstätten

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH vor den kommenden Ausschreibungen der Fahrzeugbereitstellung, der Fahrzeuginstandhaltung und der Verkehrsleistungen in den Akku- und E-Netzen ein mittelbis langfristiges Konzept für die Instandhaltungswerke in Schleswig-Holstein entwickeln.

So sind in Schleswig-Holstein derzeit Instandhaltungswerke für das D-Netz West sowie die Akku-Netze Nord, West-Ost und Ost vorhanden, mittelbis langfristig bedarf es jedoch neuer Instandhaltungswerke für die E-Netze West und Mitte sowie für die optionalen E-Netze Jütland und Ostseeküste.

Erwiderung

Im Rahmen der Vorbereitung der Vergabeverfahren prüft die NAH.SH auch langfristige Instandhaltungskonzepte und strategisch sinnvolle Instandhaltungsstandorte.

Fördekooperation

Amt Schrevenborn

A0026#6

Stellungnahme

Finanzierung

Einnahmen (S. 107ff.)

Um schnellstmöglich eine sichere Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie auch der hier nicht oder nur am Rande erwähnten zusätzlichen Bedarfe der kommunalen Aufgabenträger zu gewährleisten, ist zum einen die Aufstockung bestehender Finanzierungselemente und zum anderen die Erschließung neuer Finanzierungsquellen, die ggf. auch mit einer Zugangserleichterung für die Nutzer des Systems verbunden sein können. Im ersten Fall sollte z.B. der Ansatz der Verkehrsministerkonferenz zur sukzessiven Erhöhung der Regionalisierungsmittel unterstützt und weiterverfolgt werden, in letzterem ist u.a. der Ansatz Nutznießer Finanzierung intensiver zu betrachten, mit dem Ziel eine erweiterte Verbundenheit der Bevölkerung mit dem Angebot zu schaffen sowie tarifliche Zugangsbarrieren zu reduzieren.

Erwiderung

Die allgemein notwendige Verbesserung der Finanzausstattung für ÖPNV und SPNV ist Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Neben den 'klassischen' Finanzierungstöpfen wie Regionalisierungsmitteln oder GVFG wird es zusätzlich weiterer neuer Finanzierungsmodelle bedürfen, wie etwa Jobtickets oder Tickets für Touristen. Das kooperative Zusammenwirken aller Akteure kann helfen, neue Finanzierungsmodelle zügig zu erarbeiten und umzusetzen.

D0144

D0144#1

Stellungnahme

Gemeinsame, interkommunale Lösungen für die Verkehrsbzw. Mobilitätswende zu kreieren und bereitzustellen ist eines der zentralen Themenfelder der Förderkooperation Kiel & Umland in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der KielRegion. Alle Mitgliedskommunen des Zusammenschlusses

sind sich einig, dass die Herausforderungen der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende nur interkommunal mit starken Rahmenbedingungen und Angeboten seitens des Landes Schleswig-Holstein gelöst werden können. Attraktive, zeitlich greifbare Angebote vorzustellen ist der Schlüssel um möglichst viele Nutzer*innen für einen Umstieg zu motivieren. Die strikte Einhaltung bzw. bestenfalls Verkürzung der im LNVP angegebenen Zeithorizonte der vorgeschlagenen Maßnahmen ist daher unabdingbar. Für das Gelingen der Verkehrswende im Verkehrsraum der Landeshauptstadt Kiel ist es damit verbunden unbedingt erforderlich, ausreichend finanzielle und personelle Kapazitäten seitens des Landes für die Planung sowie Umsetzung der Einzelprojekte bereitzustellen und damit auch die Zukunftsfähigkeit der Region um die Landeshauptstadt Kiel zu gewährleisten. Das betrifft insbesondere die derzeit unzureichende personelle Ausstattung des APV (Amt für Planfeststellung Verkehr), die an vielen Stellen im Land Projektumsetzungen stark verzögert. Auch sollten die übergeordneten Ziele bzgl. der anvisierten Modal Split Verlagerung im neuen LNVP ambitionierter formuliert werden.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen. Viele der genannten Punkte werden unterstützt. Die im LNVP erwähnten Planungen (insbesondere S-Bahn-Kiel) sind allerdings bereits sehr ambitioniert. Eine Verzahnung mit weiteren Projekten (z.B. hochwertiges ÖV-System für die LH Kiel, weiterer Ausbau der Busnetze rund um Kiel) erfolgt bereits erfolgreich.

Stellungnahme

Gleichzeitig muss auch die personelle Ausstattung des LBV verbessert werden. In der Vergangenheit zeigte sich, dass z.B. wichtige Radwegeplanungen nicht begonnen werden konnten. Eine erfolgreiche Mobilitätswende darf nicht dadurch gefährdet werden, dass auf der ausführenden Ebene Personal fehlt oder nicht bereitgestellt wird.

Erwiderung

Vielen Dank für die Anmerkung. Leider fällt das nicht in unseren Kompetenzbereich.

Stellungnahme

Sämtliche Änderungs- und Erweiterungsmaßnahmen an der Infrastruktur sollten so ausgelegt werden, dass die politisch gewünschte Leistungsausweitung umsetzbar ist oder zumindest, dass bereits beim Bau zukünftige Erweiterungen, die zu deren Realisierung erforderlich sein werden, in der Planung und Ausführung Berücksichtigung finden.

Erwiderung

Bei der Dimensionierung von Infrastruktur müssen wir die Wirtschaftlichkeit und Angemessenheit beachten. Wir berücksichtigen dabei in der Regel Prognosezahlen, die 10 Jahre in die Zukunft gehen und bedenken grundsätzlich auch die Aufwärtskompatibilität der Infrastrukturmaßnahmen.

Stellungnahme

Es sollte angestrebt werden, dass auch Teilmaßnahmen umgesetzt werden. Aus Sicht der Förderkooperation ist es notwendig, auf der Umsetzungsebene auch Teilschritte in die Umsetzung zu bringen. Jeder Schritt und wenn er noch so klein ist, bedeutet einen richtigen und wichtigen Schritt in Richtung einer gelungenen Mobilitätswende. Es sollte daher nicht immer erst abgewartet werden, bis z.B. eine Gesamtfinanzierung oder Gesamtplanung eines wichtigen Projektes existiert. Auch kleine Teilschritte ermöglichen einen sinnvollen Beitrag zu einer gelungenen Mobilitätswende.

Erwiderung

Vielen Dank für die Anmerkung. Es werden bereits heute, wo möglich, auch Teilmaßnahmen umgesetzt, bevor eine Gesamtmaßnahme abschließend geplant und finanziert ist.

Stellungnahme

Weiterhin muss der Zusammenhang zwischen einerseits der über die Regionalplanung des Landes und die Bauleitplanung der Gemeinden geplanten Siedlungsentwicklung und andererseits der Verkehrsplanung einen wichtigen Rang einnehmen. Dies fehlt im vorliegenden Entwurf bisher vollständig. Es besteht Siedlungsdruck in der Region sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe. Nur mit Standorten mit einem entweder schon vorhandenen oder geplanten guten ÖV-Angebot kann eine nachhaltige Mobilität erreicht werden, so dass die neuen Bewohner*innen oder die neuen Arbeitenden mit dem Umweltverbund unterwegs sein können. Deshalb ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Regionalplanung und Nahverkehrsplanung unter Einbezug der Gebietskörperschaften bzw. Aufgabenträger notwendig. Hier besteht umfassender Überprüfungsbedarf für den vorliegenden Entwurf. Insoweit sollte der LNVP den bereits im Entwurf des LEP dargelegten Siedlungsachsen folgen. Hier aber auch außerhalb der reinen Siedlungsachsen besteht jetzt schon erheblicher Siedlungsdruck.

Erwiderung

Der Gedanke wird unterstützt. Gleichzeitig ist die Verzahnung von SPNV und Siedlungsentwicklung aber nicht Aufgabe des LNVP. Die städtebauliche Verdichtung rund um Bahnhöfe oder andere Mobilitätsknoten liegt selbstverständlich im Interesse der Akteure des öffentlichen Verkehrs. Zur Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Achsen des ÖV finden regelmäßig Gespräche mit der Landesentwicklung statt. Es ist dann aber Aufgabe der Städte und Gemeinden, sich für eine entsprechende Entwicklung z.B. ihrer Bahnhofsumfelder einzusetzen und diese zu planen.

Stellungnahme

7) Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel -Schönberger Strand (S. 38)

Unterschiedlich motivierte Individualverkehre belasten das Straßennetz der Gebietskörperschaften enorm. Die Förderkooperation begrüßt daher ausdrücklich eine möglichst zügige Reaktivierung sowie Betriebsaufnahme der Gesamtstrecke bis Schönberger Strand. Eine verbindliche Zusage zur Fertigstellung bis 2024 ist hierbei aus Sicht der Mitgliedskommunen essentiell, um belastbare Planungsgrundlagen zu schaffen und den zukünftigen Nutzer*innen ein zeitlich naheliegendes Angebot unterbreiten zu können. Damit verbunden sollten keine durch das Land beeinflussbaren Faktoren ein Hindernis darstellen.

Die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte im Kooperationsraum (5.3.1 /S. 72) wird als sehr wichtig erachtet. Auch hier ist ein verbindliches Einhalten der Projektzeiten sehr zu begrüßen.

So sehr die Maßnahme aber zu begrüßen ist, so enttäuschender ist der Umstand, dass offensichtlich fertig gestellte Planfeststellungsunterlagen nicht zu einer Prüfung gelangen. Es ist dem Bürger im Grunde unvermittelbar, dass fertig gestellte und durchfinanzierte Planungen schlicht stoppen. Klimaziele und eine erfolgreiche Mobilitätswende bedeuten auch, den Menschen mitzunehmen und zu motivieren. Durch das schlichte Nichtprüfen von fertigen Unterlagen entsteht eine Demotivation. Es ist schnellstmöglich dafür Sorge zu tragen, dass die APV die vorliegenden Unterlagen prüft

Erwiderung

Die Enttäuschung über den mangelnden Projektfortschritt bei der Wiederinbetriebnahme des SPNV auf der Strecke von Kiel zum Schönberger Strand ist nachvollziehbar. Leider sind die personellen Ressourcen in den zuständigen Genehmigungsbehörden durch eine Vielzahl parallel zu bearbeitender Projekte aktuell stark ausgelastet, sodass verbindliche Zusagen zur zeitlichen Umsetzung auch dieses Projekts nicht ausgesprochen werden können.

Stellungnahme

5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Die Einrichtung eines "S-Bahnartigen Verkehrssystems" (S. 45) um die Landeshauptstadt Kiel wird von den Mitgliedern der Förderkooperation ausdrücklich begrüßt.

8) S-Bahn Kiel (S. 57 f.)

Der Zeithorizont ist mit nach 2030 angegeben und sollte aus Sicht der Kooperationspartner*innen verkürzt werden. Damit einhergehend würde die Förderkooperation ausdrücklich eine stärkere und verbindliche Priorisierung dieser Maßnahme hinsichtlich der Finanzierung begrüßen.

Die Verbindung "Hein - Schönberg" sollte hier ergänzend in die Auflistung aufgenommen werden. Eine enge Abstimmung mit den tangierten Gebietskörperschaften ist dabei dringend erforderlich. Die bisher nicht vorhandene Erwähnung des in der Landeshauptstadt fortschreitenden Projektes "Hochwertiger ÖPNV" wird ausdrücklich gewünscht. Im Zuge der bereits gestarteten bzw. in naher Zukunft bevorstehenden Planungen wird es wesentlich darauf ankommen, in gegenseitiger Abstimmung die Verknüpfungen und Schnittstellen zwischen beiden Systemen und somit der kommunalen bzw. landesseitigen Maßnahmen zu konzipieren. Ziel muss sein, zu einem möglichst optimalen Gesamtsystem, das den Verkehrsbedarfen der gesamten Region bestmöglich entspricht, zu gelangen. Diese Anforderungen sollten prominent hervorgehoben und damit dokumentiert werden, dass das Land sie im Blick hat.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen kann eine frühere Realisierung einer S-Bahn Kiel, die mit erheblichen Investitionen und hohen jährlichen Betriebskosten verbunden ist, nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Strecke nach Schönberger Strand wäre Teil der S-Bahn Kiel.

Stellungnahme

Es ist enttäuschend, wenn der Entwurf des LNVP sich einerseits zu einer S-Bahn Kiel bekennt, aber an dieser Stelle mit dem Argument fehlender finanzieller Mittel nicht dem Gutachten OdeS gefolgt wird (vgl. S. 57 des Entwurfs LNVP), die Strecke zweigleisig auszubauen. Es steht zu befürchten, dass infolge der Eingleisigkeit im Falle von Störungen im Betriebsablauf ein "echter S-Bahn-Betrieb" nicht zustande kommen wird. Es wird daher unter Bezugnahme auf die bereits erwähnte Resolution der Stadtvertretung um Stellungnahme zu einer Darstellbarkeit eines mittelfristigen zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn-Strecke Preetz-Kiel, eines möglichen Haltepunktes Preetz-Süd und Schwentimental und einer Elektrifizierung gebeten.

Erwiderung

Auch auf eingleisigen Bahnstrecken kann ein zuverlässiger Betrieb erreicht werden. Abhängig ist dieser vielmehr von einer gut gewarteten, modernen Infrastruktur. In der Schweiz werden auf eingleisigen Strecken enorme Verkehrsleistungen vollbracht. Die Erstellung einer Bahnstation Preetz-Süd wird als interessant erachtet und sollte gemeinsam geprüft werden.

Eine Elektrifizierung der Strecke Kiel - Lübeck ist wünschenswert. Mit den demnächst eingesetzten batterieelektrischen Fahrzeugen wird aber bereits eine Elektrifizierung des Regionalverkehrs vollzogen.

Stellungnahme

Begrüßt wird ausdrücklich die Einbindung der SPNV-Station in Neuwittenbek sowie deren Einbindung in das Projekt S-Bahn Kiel. An dieser Stelle spricht sich die Fördekooperation für eine frühere Realisierung als 2026 aus, zumal sich die Gemeinde Neuwittenbek ausdrücklich erklärt hat, aktiv in die Gestaltung des Bahnhalt punktes sowie dessen Umfeld einzubringen. Auch die Gemeinden Schinkel und Tüttendorf unterstützen diese Haltung ausdrücklich. Beide Gemeinden sind seit jeher verkehrstechnisch eng verbunden.

Eine positive Grundhaltung kann aus der Gemeinde Gettorf berichtet werden. Die Einrichtung eines Bahnhalt punktes Gettorf-Süd wird ausdrücklich begrüßt, wobei es gilt, zusätzliche PKW-Verkehre zu vermeiden. Gemeindeeigene Flächen für die Errichtung eines Bahnsteiges wären vorhanden.

Erwiderung

Sofern die fahrplanseitige Machbarkeit gegeben ist, kann die Station Neuwittenbek realisiert werden. Hierfür sind jedoch einige kleinere Anpassungsarbeiten zwischen Kiel und Neuwittenbek erforderlich, um eine Kürzung der Fahrzeit zu erreichen. Dass diese vor 2026 realisiert werden können und gleichzeitig die anspruchsvolle Umgestaltung des Betriebsbahnhofes Neuwittenbek fertiggestellt werden kann, erscheint aus heutiger Sicht sehr ambitioniert.

Die in Gettorf durchgeführte Umfrage für einen Halt Gettorf Süd wird begrüßt. Ein Halt in Gettorf Süd ist erst mit Umsetzung des Konzeptes für die S-Bahn Gettorf möglich.

Stellungnahme

5.3.5 Tarif, Vertrieb & Fahrgastinformation (S. 92 ff.)

Nicht nur aufgrund sich wandelnder Arbeitsmodelle hin zu mehr Homeoffice wird sich das Verhalten der potentiellen Nutzer*innen verändern. Zeitkartenmodelle sind auf eine verbesserte Flexibilität zu prüfen, um das Angebot noch attraktiver zu gestalten.

Erwiderung

Es wird derzeit geprüft, wie das Tarifangebot in Schleswig-Holstein für die Fahrgäste weiterentwickelt werden kann. Dabei wird auch das Zeitkartensegment untersucht und geprüft, mit welchen Angeboten die Nutzung für Pendlerinnen und Pendler noch attraktiver gestaltet werden kann.

D0144#12

Stellungnahme

6.3 Verträge und Vergabe SPNV (S. 113ff.) i.V.m. 7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP (S. 122ff)

Bei der Vorbereitung von Vergaben ist zukünftig eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorzusehen, um unnötige Konflikte und Verzögerungen bei der Umsetzung zu vermeiden. Das betrifft vordringlich die Konzeption des Betriebsprogramms, wie sich an den ursprünglichen Planungen zum Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck oder auch Kiel - Schönberg eindrucksvoll gezeigt hat, die nur bedingt auf die Bedürfnisse der anliegenden Gebietskörperschaften und Kommunen Rücksicht genommen hat. Zudem ist aber auch die damit einhergehende Gestaltung und Dimensionierung damit einhergehender Infrastrukturanpassungen abzustimmen. Eine Beschränkung auf die ausschließliche Information über landesseitig geplante Maßnahmen ist dabei, wie die Erfahrung gezeigt hat, ausdrücklich nicht ausreichend. Oft erfahren die Gebietskörperschaften wichtige Informationen lediglich aus den Medien. Es ist erforderlich, dass Gebietskörperschaften frühzeitig und unmittelbar informiert werden. Es sind die Gebietskörperschaften bzw. deren Vertreterinnen, die zunächst von den BürgerInnen angesprochen werden. Es schadet der Transparenz und der Motivation, wenn dann diese mit Nichtwissen antworten müssen.

Erwiderung

Die NAH.SH strebt bei der Vorbereitung von Vergaben eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften an. Bei den Strecken Kiel - Lübeck und der Reaktivierung der Strecke nach Schönberger Strand wurden die Gebietskörperschaften jeweils frühzeitig in die Konzeption einbezogen. Leider sorgen die langen Realisierungszeiträume der Projekte dafür, dass sich Sichtweisen ändern, beziehungsweise neue Akteure in der Politik die Entscheidungsprozesse der Vergangenheit nicht kennen.

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

D0090

D0090#1

Stellungnahme

Im FHH-Interesse liegen umgesetzte oder fest vereinbarte Maßnahmen:

- Halbstundentakt Hamburg - Lübeck Mo-So
- sommerliche Kapazitätsausweitungen auf der Marschbahn für den Tourismusverkehr
- Home-Office-Ticket für Pendlerinnen und Pendler zur Kundenrückgewinnung
- Umsetzung S21 Hamburg - Kaltenkirchen ab 2025
- Einführung Expresszug Norderstedt - Neumünster ab 2025 (wg. Verbesserung des SPNV auf Achse Hamburg - Neumünster)
- Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland ab 2023
- Umsetzung S4 Ost Hamburg - Bad Oldesloe (Teilbetriebnahme 2027, Gesamt ab 2029)

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Projekte unterstützt werden.

Stellungnahme

S.7 (Aktuelle Zahlen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen, zum Modal-Split und zum Liniennetz im SPNV werden in einem Verkehrsmarktbericht der NAH.SH zu finden sein, der parallel zum LNVP erstellt wird):

Dieser Bericht ist auch Grundlage für viele Entscheidungen zur künftigen Angebotsausgestaltung zwischen Hamburg und SH, daher besteht seitens der BVM Bedarf zu mehr Details, z.B. als Grundlage für Aussagen zum Mittragen der HH berührenden Regionalverkehrsangebote (S4-West/Parallelbedienung RB HH - Elmshorn, unten stehende Forderung SH nach Öffnung der Güterumgehungsbahn für den SPNV etc.)

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen. Das nun durch die NAH.SH nutzbare Verkehrsmodell wird es in Zukunft deutlich einfacher machen, Effekte von Angebotsmaßnahmen auf die Nachfrage zu modellieren. Das Verkehrsmodell ergänzt hier entscheidend den statischen Verkehrsmarktbericht. Gerne können wir uns hier zu einigen Fragestellungen austauschen und über das weitere Vorgehen sprechen.

Stellungnahme

S.7 (?als bedeutender Zwischenschritt sollte zunächst ein Fahrplan für 2024 erarbeitet werden, wenn der neue Bahnhof Hamburg-Altona eröffnet und der Fernverkehr bei der DB AG in Zusammenhang mit Stuttgart 21 neu geordnet wäre):

Hier werden Aussagen benötigt, welche Abweichungen von den in den laufenden betroffenen Verkehrsverträgen (Netze West, Mitte Los A, Mitte Los B und Süd) vereinbarten Leistungsgerüsten seitens SH vorgesehen sind oder werden sollen. Dies betrifft Änderungen in den Fahrplänen, sofern diese über die reine Einfügung eines Verkehrshaltes "Altona (neu)" der durchlaufenden Linien RE 7/70 und RB61 bzw. die Verlagerung der bisher in Altona (alt) beginnenden/enden Fahrten der Linien RE6 und RB71 zum neuen Bahnhof Altona (neu) hinausgehen. Dies gilt auch für die Ausasage "bis 2030/35 zusätzliche Schritte für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs", die vor dem Hintergrund der genannten aktuellen Verkehrsverträge zu präzisieren sind.

Erwiderung

Zu gegebener Zeit werden die exakten fahrplantechnischen Auswirkungen des neuen Fernbahnhofs in Altona-Nord auf den Regionalverkehr mit der Stadt Hamburg erörtert werden.

Stellungnahme

S.8: Idee eines durchgehenden Regional-Expresses Kiel - Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg.

Wird im Rahmen der infrastrukturellen Möglichkeiten (Projekt außerhalb des laufenden S4-Ost-Ausbaus mit Wechselwirkungen zur Kapazität der Streckengleise Hamburg - Bad Oldesloe) sowie zur geplanten Bedienungsfrequenz des Korridors Hamburg - Elmshorn - Neumünster unterstützt.

Erwiderung

In der Tat sind die infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Umfeld des Projektes zu berücksichtigen. Aus der Kombination eines verdichteten Angebots im Regionalverkehr, einer neuen RE-Verbindung und einer Bypass-Funktion für den Fall von Betriebsstörungen besteht aber für die Strecke Bad Oldesloe - Neumünster, die 2002 erst reaktiviert wurde, eine sehr interessante Perspektive.

Stellungnahme

S.8: Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im gesamten Land voranbringen sollen. Das betrifft etwa die Barrierefreiheit, die Dekarbonisierung des SPNV und die Weiterentwicklung der Tarife.

Die Weiterentwicklung der Tarife sollte als wesentliches Pull-Element für die Erreichung der avisierten Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen herausgestellt werden.

Erwiderung

Danke für die Anmerkungen.

Stellungnahme

S.9: Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein bis 2026 um mindestens 20 % gegenüber 2019 gesteigert werden - Beitrag HH

Hier Differenzierung nach "SH-Landesdurchschnitt" und "Umlandverkehre HH" vornehmen (Anteil dort dürfte höher liegen, so dass sich hieraus Maßnahmenswerpunkte ("Beitrag von Investitionen in HH-Rand-Maßnahmen zur Zielerreichung") ableiten lassen.

Erwiderung

Eine entsprechende Differenzierung ist aufgrund einer fehlenden Datenbasis leider nicht möglich.

Stellungnahme

S.10: Die Herausforderung besteht insbesondere darin, in der Fläche, abseits der Großstädte, ein netzweit attraktives Nahverkehrsangebot zu schaffen und weiter kontinuierlich auszubauen.

Hinweis auf Reisekette "Stadt - Land" aufnehmen (Kunden, die attraktive ÖV-Angebote zwischen Zentren und Region vorfinden, benötigen auch in der Region bezüglich "letzter Meile" abgestimmte Angebote)

Erwiderung

Eine entsprechende Ergänzung im Text wird vorgenommen.

Stellungnahme

S.13: Wachsende Pendlerdistanzen der Home-Office-Gesellschaft verlangen einen stärkeren Fokus auf langlaufende schnelle RE-Linien

Diese sind im Verkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein mit Linienendpunkten Sylt, Flensburg, Kiel und Lübeck-Travemünde (perspektivisch nach FBQ-Inbetriebnahme bis Fehmarn) bereits gegeben, auf vielen Abschnitten werden sie mehr als stündlich bedient. Hier sollte präzisiert werden, was gemeint ist.

Erwiderung

Im Rahmen der Pandemiebewältigung wurde, um dem Fahrgastbedürfnis nach mehr Platz gerecht zu werden, bspw. eine Kapazitätsaufstockung auf den langlaufenden RE-Verbindungen geprüft und - wenn möglich - umgesetzt. Das gilt auch für Verkehre mit zubringendem Charakter und für parallel zu den langlaufenden RE-Linien verkehrende Regionalbahnlinien.

Stellungnahme

S.13: Antworten auf neue Fahrgastbedürfnisse

Bitte präzisieren, welche Maßnahmen aus den geänderten Anforderungen resultieren (Beförderungskomfort, bessere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder, Abstandsbedürfnis der Fahrgäste), z.B. hinsichtlich Trassenkapazitäten (höheres Leistungsangebot für gleiches Nachfrageniveau?)

Erwiderung

Im Rahmen des Projekts Phönix ist es gelungen, die Beförderungskapazitäten und damit den Reisekomfort durch zusätzliche Kapazitäten im Bus- und Bahnverkehr zu erhöhen. Darüber hinaus wurden kommunikative Maßnahmen ergriffen, wie bspw. eine Übersicht über die voraussichtliche Nachfrage als Planungsgrundlage für Reisende, um besonders volle Züge vermeiden zu können.

Stellungnahme

S.14: Deutliche sommerliche Kapazitätsausweitungen auf der Marschbahn für den Tourismusverkehr

Bitte präzisieren, was darunter zu verstehen ist: Freigabe von FV-Zügen für NV, Ausweitung schneller saisonaler RE-Angebote und welche Prüfschritte (Stichwort Kapazitätsengpass Knoten Hamburg) dafür erforderlich sind

Erwiderung

Die Sommeroffensive auf der Marschbahn umfasst folgende Maßnahmen:

1. Mehr Kapazität: Die Sommeroffensive Marschbahn bringt vom 7.5. bis 1.11.2021 mehr Sitzplatzkapazität auf die Schiene. Der Einsatz zusätzlicher Doppelstockzüge ermöglicht es, mit den freigesetzten Marschbahnwagen Züge in der Hauptverkehrszeit von/nach Sylt zu verstärken (Sitzplatzangebot dort plus 17%). Zwischen Hamburg und Westerland stehen täglich rund 4.000 zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung, zwischen Niebüll und Westerland sind es 8.500 Plätze mehr
2. Zugausfälle begrenzen: In Hamburg und in Niebüll/Westerland steht je ein Bereitschaftszug für den Einsatz im Störfall
3. Fernverkehr für Pendler freigeben: Abokunden des SH-Tarifs zwischen Husum und Westerland bekommen ein kostenloses Upgrade auf Züge des Fernverkehrs und den Sylt Shuttle Plus

Stellungnahme

S.14: Um die Kundinnen und Kunden nach der Corona-Pandemie zurückzugewinnen und die Attraktivität des Angebots für neue Fahrgäste dauerhaft zu steigern, sollen die Tarifprodukte auf die gegenwärtige Situation hin überprüft und, soweit sinnvoll, übergangsweise oder langfristig angepasst werden. Hier stärker auf langfristige Veränderungen der Arbeitsstrukturen (Homeoffice) eingehen und Notwendigkeit geeignete Tarifangebote, wg. Pendlerverflechtungen SH/HH insbesondere länderübergreifend zwischen SH- und HVV-Tarif, hervorheben

Erwiderung

Bei der Prüfung und Anpassung der Tarifprodukte unter dem Einfluss der gegenwärtigen Pandemie und deren Nachwirkungen werden auch die Produkte berücksichtigt, die von der voraussichtlich veränderten Nutzung von Homeoffice besonders betroffen sind.

Dabei spielen auch die Pendlerbeziehungen in den Verbundraum des HVV eine Rolle. Da allerdings nicht nur die Pendlerverflechtungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein thematisiert werden, ist eine weitergehende Hervorhebung nicht vorgesehen.

Stellungnahme

S.18: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen Maßnahme "S1 Blankenese - Wedel, zweigleisiger Ausbau" (ohne Priorisierung, offener Inbetriebnahmetermin) ergänzen (oder unter 11. aufführen)

Erwiderung

Unter 11. ist erwähnt, dass Taktverdichtungen in Richtung Wedel nur mit einem zweigleisigen Ausbau möglich sind. Es wird im LNVP aber nochmals präzisiert, dass hierfür keine Finanzierung existiert.

Stellungnahme

S.19: Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

Teilbetriebnahme S4-Ost aufnehmen (betrifft auch SH), unter 11 Bezeichnung ändern ("Neubau S32 (Hamburg -) Osdorfer Born - Schenefeld"),

Nr. 14 Maßnahme Uetersen - Tornesch vom Thema SPNV auf Güterumgehungsbahn "GUB" trennen.

Nr. 16 streichen oder ändern "Schienenanbindung SH - Flughafen Hamburg"), diese Maßnahme ist HH-seitig allerdings nicht absehbar.

Erwiderung

Vielen Dank für die Anmerkungen. Die Maßnahmen wurden im LNVP-Text - wenn notwendig - präzisiert. Die Reaktivierung der Strecke Uetersen - Tornesch ist nur sinnvoll, wenn eine Weiterführung direkter Züge in Richtung Hamburg möglich ist. Aus Schleswig-Holsteinischer Sicht ist es daher angebracht, die Möglichkeit einer Führung dieser Züge auf die GUB explizit zu benennen.

Stellungnahme

S.22: Tabelle mit Maßnahmenkosten

Kostenangaben (Euro/a) in der Tabelle überprüfen (z.B. erscheinen Betriebskosten für S21 und Taktverdichtung HH-Elmshorn zu hoch, betrifft auch andere Maßnahmen). Zudem ist S21-Taktverdichtung bereits ab 12/2021 umgesetzt und könnte in Erfolgsbilanz übernommen werden.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihren Hinweis. Die Tabelle 5 zeigt die kumulierten Betriebskosten einzelner priorisierter Projekte vom jeweiligen Start des Projekts bis 2031.

Wie Sie korrekt schreiben, beginnt die Taktverdichtung der S21 bis Aumühle bereits im Dezember 2021. Die kumulierten Betriebskosten für diese Maßnahme belaufen sich bis 2031 auf ca. 8 Mio. €.

D0090#15

Stellungnahme

S.27: Fahrzeugreserven

Hinweis aufnehmen, dass diese Maßnahmen, sofern sie anteilig von den Verkehrsvertragspartnern mitfinanziert werden sollen, der Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern im SPNV bedürfen

Erwiderung

Vielen Dank für diesen Hinweis! Die gewünschte Ergänzung wird übernommen.

Stellungnahme

S.28: Probebetrieb

S.29: Größere Werkstattkapazitäten

S.31: Maßnahmen bis Ende 2026

Hinweis, das Kapazitätsausweitung durch DoSto-Einsatz auf verbleibenden RB-Zügen vorgesehen ist. Karte mit Maßnahmenübersicht wie S. 45 ergänzen.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Stellungnahme

S.31: Entzerrung der Nachfrage kommt erhöhte Bedeutung zu

Beitrag zur mittelfristigen Kapazitätserhöhung (durch gleichmäßigere Auslastung der angebotenen Plätze) hervorheben, z.B. durch Anpassung Arbeitszeiten infolge Homeoffice, Bedeutungsverlust der Spitzenstunden etc.

Erwiderung

Die beschriebene Entwicklung ist möglich, derzeit aber noch nicht gesichert. Eine Ergänzung im LNVP erfolgt dennoch.

D0090#18

Stellungnahme

S.35: S27 Hamburg-Kaltenkirchen Ergänzen: Dafür werden (...) an den Wendeanlagen vorgenommen, zudem wurde die Beschaffung der notwendigen Zweisystemtriebzüge für den S-Bahn-Betrieb bereits eingeleitet. Bei Bemerkung: Angebotsverdichtung durch ganztägigen 20-Min-Takt auch am Wochenende mit Verstärkungsbetrieb (10-Min-Takt) in den HVZ.

Erwiderung

Danke für den Vorschlag. Die Ergänzungen werden aufgenommen.

Stellungnahme

S.40: Neumünster - Norderstedt Expresszug

Aus Sicht HH gute Maßnahme zur Stärkung des SPNV auf der Achse Hamburg - Bad Bramstedt - Neumünster. Bei eventueller Parallelbetrachtung U1-Verlängerung bitte Gesamtachse und Rentabilität Rest-AKN-Strecken im Blick behalten (Zentrum Norderstedt als Endpunkt RE-Linie behalten).

Erwiderung

Wir freuen uns über Ihre Zustimmung zum Expresszug Neumünster - Norderstedt.

Von Landesseite aus planen wir keine Veränderung des Endpunkts der AKN in Norderstedt Mitte.

D0090#20

Stellungnahme

S.41: HVZ-Taktverdichtung bis Aumühle Ab 12/2021 umgesetzt

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0090#21

Stellungnahme

S.41: Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland

Präzisieren (wo außer bei S1 soll das sein?) und ggf. Ausbaumaßnahme Blankenese - Wedel (mit Hp Wedel Ost als ausbaubegründende Maßnahme) konkret ergänzen

Erwiderung

Im dazugehörigen Faktenkasten werden Taktverdichtung der S3 nach Pinneberg, der S21 nach Aumühle und nach Vorliegen der infrastrukturellen Gegebenheiten nach Wedel genannt.

Stellungnahme

S. 42: Maßnahmen bis Ende 2026, Bahnhof Altona Nord und Korridor Elmshorn - Hamburg (2+2)

Es wird davon ausgegangen, dass sich durch eine Neuorganisation des Fernverkehrs auf der Hamburger Verbindungsbahn die Möglichkeit ergibt, das Angebot im Nahverkehr bis Hamburg Hauptbahnhof zu verdichten. Diese Einschätzung hat keine belastbare Grundlage und wird von Hamburg nicht geteilt.

Durch die dynamische Entwicklung im Bahnbereich in den letzten Jahren sollte aus Hamburger Sicht keine Zunahme der Kapazität angenommen werden. Es ist nicht auszuschließen, dass andere EVUs oder DB Fernverkehr ihr Konzept ändern und es weitere Nachfrage nach SPFV-Trassen geben wird. Die Annahme, dass zusätzliche Kapazität auf der Verbindungsbahn vorhanden sein wird, sollte daher in einigen Jahren geprüft und erst dann ggf. die Planung von weiteren SPNV-Verbindungen vorgenommen werden.

Erwiderung

Die uns vorliegenden Mittelfristkonzepte der DB Fernverkehrs AG sehen mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 eine komplette Neuorganisation des bundesdeutschen Nord-Süd-Fernverkehrs vor. Dies hat Folgewirkungen bis auf die Hamburger Verbindungsbahn. Daraus ergibt sich auch für den Nahverkehr die Erfordernis seine Konzepte entsprechend anzupassen.

Untersuchungen der DB Netz AG zu dieser Thematik haben ergeben, dass sich für den Nahverkehr im Korridor Elmshorn - Hamburg Hbf daraus die Möglichkeit ergibt das in der Region gewünschte "2+2-Konzept" umzusetzen. Eine Inanspruchnahme zusätzlicher Bahnsteikapazitäten im Hamburger Hbf ist dadurch nicht erforderlich.

Die mittelfristigen Konzepte für Fern- und Nahverkehr ab 2025 sind der DB Netz AG weitgehend bekannt und sind damit Grundlage für die Aussagen des LNVP zu zukünftigen Nahverkehrskonzepten. Darüber hinausgehende zukünftige mögliche Angebotskonzepte im Fernverkehr können nur in sofern berücksichtigt werden soweit sie bekannt sind (z.B. Feste Fehmarnbeltquerung).

Stellungnahme

S.43: Halbstundentakt OD-SE Kreuzung Fresenburg allein vstl. für Ausweichroute HH-NMS nicht ausreichend

Erwiderung

Der Kreuzungsbahnhof Fresenburg, der für einen Halbstundentakt Bad Oldesloe - Bad Segeberg erforderlich wäre, könnte durch einen weiteren Kreuzungsbahnhof in Rickling ergänzt werden. Damit wäre relativ schnell eine erste Ausbaustufe erreicht, womit auf der Strecke zwei Zugfahrten pro Stunde und Richtung möglich wären (Verdoppelung der Kapazität). In betrieblichen Sonderfällen könnte dann auf den Halbstundentakt nach Bad Segeberg verzichtet werden und wichtige Umleiterverkehre über die Strecke geleitet werden. Dies könnte als Vorstufe zum kompletten zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung umgesetzt werden. Die Überlegungen hierfür sind aber noch nicht ausreichend konkretisiert.

D0090#24

Stellungnahme

S.44: RE Hamburg-Flensburg

Eine Beschleunigung Flensburg - Hamburg i.V. mit besserer Erreichbarkeit Zentrum Flensburg wird ausdrücklich begrüßt. Voraussichtliche Reisezeitverkürzung HH-FL in Min / % ergänzen.

Erwiderung

Die Fahrzeit kann auf 1:50 h reduziert werden.

Stellungnahme

S.45: Abb. 3 S21-Maßnahme ist bereits ab 12/2021 realisiert. 30-Min-Takt SE-OD ergänzen. Welcher Ausbau RE-Verkehre HH-Büchen ist ggü. heute geplant?

Erwiderung

Dass die Fahrplanausweitung bei der S 21 zwischen Bergedorf und Aumühle zum Dezember 2021 realisiert werden kann, ist Teil des LNVP. Der Ausbau der RE-Verkehre zwischen Hamburg und Büchen betrifft Kapazitätserhöhungen durch die Verlängerung der Züge.

Stellungnahme

S.48: Elektrifizierung Itzehoe-Westerland

Maßnahme ermöglicht auch Reisezeitverkürzung Hamburg Hbf - Westerland (bzw. via Kurswagen auch andere Seebäder), allerdings sieht SH als SPNV-Endpunkt nur Altona (Nord) vor. Ergänzen, ob perspektivisch auch Direktverbindung nach Hbf Zielsetzung bleibt.

Erwiderung

Elektrische Triebfahrzeuge können schneller beschleunigen als die heutigen Dieselfahrzeuge. Daher kann die Fahrzeit mit der Elektrifizierung verkürzt werden. Eine Durchbindung zum Hauptbahnhof ist weiterhin die Zielsetzung. Diese ist jedoch von den verfügbaren Trassen auf der Verbindungsbahn abhängig.

Stellungnahme

S.49/50: Maßnahmen ab 2027, Hamburg-Elmshorn/ S4-West

Hamburg unterstützt den Ausbau des Bahnverkehrs auf dieser Achse und die dadurch möglicherweise erforderliche Erweiterung der Infrastruktur. Hamburg begrüßt die erfolgte Gründung eines Koordinierungskreises dazu, um das genaue geplante Betriebsprogramm und die dann notwendige Infrastruktur zu ermitteln. Vorfestlegungen sollten im LNVP daher nicht getroffen werden, sondern nur ggf. Optionen aufgezeigt werden.

Erwiderung

Durch die Formulierung "die genaue Ausgestaltung des Projektes S4 West befindet sich derzeit noch in der Abstimmung" wird deutlich, dass es sich hier nicht um eine Vorfestlegung handelt.

Stellungnahme

Die Bezeichnung "Express-S-Bahn" für die S4-West bezog sich projektseitig auf die Verlängerung der S4-Ost über Ferngleise und ohne Zwischenhalte von Altona (Nord) bis Pinneberg, um Fahrzeiten zu den ehemals geplanten Endpunkten Itzehoe und Kellinghusen attraktiv zu halten. Mit Endpunkt Elmshorn ist die Notwendigkeit der S-Bahn-Beschleunigung nicht in gleichem Maße gegeben, zumal ggf. eine einfache Verlängerung der in Pinneberg endenden Linie mit erweiterter Fahrneukapazität in Frage kommt.

Erwiderung

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Über das entgeltliche Betriebskonzept für die S4 West ist noch nicht entschieden. Es wird Gegenstand einer noch zu beauftragenden Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) sein.

Stellungnahme

Die Abgrenzung der geplanten Stationen Pinneberg Nord und Prisdorf sollte erläutert werden (Kongruenz?), die S21 verkehrt bereits heute in Eidelstedt.

Erwiderung

Die Stationen Prisdorf und Pinneberg Nord weisen verschiedene Fahrgastpotentiale auf, welche sich nicht überlagern. Daher sollen beide Stationen parallel bestehen.

Stellungnahme

Der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn mit den Maßnahmen "4. Bahnsteiggleis Regionalverkehr" und "Bahnsteig für S4-West" sollte detaillierter beschrieben werden (Trennung der ABS Hamburg - Elmshorn vom Projekt S4-West).

Erwiderung

Die 4. Bahnsteigkante ist im BVWP enthalten und wird durch den Bund geplant und umgesetzt. Bei separaten S-Bahn-Gleisen zwischen Pinneberg und Elmshorn sind weitere Gleise für die S-Bahn erforderlich, welche durch das S-Bahn-Projekt geplant und umgesetzt werden würde. Die genaue Ausgestaltung des Bahnhofs Elmshorn ist noch nicht festgelegt.

Stellungnahme

S.51: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe

Der vorgesehene Ausbau der Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe - Hamburg wird begrüßt. Dabei ist sicherzustellen, dass auch auf den Zu- und Ablaufstrecken und in den beiden Einbindungsknoten ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Hier sollte ggf. noch weiterer Infrastrukturausbau hinterlegt werden. Dieser Aspekt sollte im LNVP mitaufgenommen werden. Im Kontext damit könnte die Trennung der Verkehrsarten zwischen Ahrensburg Gartenholz und Bargteheide durch den Bau eines 3. Gleises für die S4-Ost als künftiges Projekt aufgeführt werden.

Erwiderung

Die Strecke Kiel - Neumünster weist ausreichende Kapazitäten auf. Der Abschnitt Bad Oldesloe - Ahrensburg wird nach Fertigstellung der FBQ sehr stark ausgelastet sein. Es wird im Zuge der weiteren Planungen für den Streckenausbau Neumünster - Bad Oldesloe auch zu untersuchen sein, wo gegebenenfalls weitere Maßnahmen erforderlich sein könnten.

Stellungnahme

S.52: Feste Fehmarnbeltquerung - Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe

Eine Durchbindung des RE-Verkehrs Fehmarn - Lübeck nach Hamburg dürfte angesichts der künftigen deutlich verkürzten Fahrzeiten große Nachfragepotenziale aufweisen und sollte geprüft werden.

Erwiderung

Aufgrund der zu erwartenden sehr unterschiedlichen erforderlichen Sitzplatzkapazitäten, wird eine regelmäßige Durchbindung als wenig sinnvoll erachtet. Hiervon ausgenommen sind touristische Verkehre, wie sie mit dem Fehmarn-Express z.B. heute an Wochenenden in der Saison angeboten werden.

Stellungnahme

S.61: Reaktivierung Bergedorf/Hamburg - Geesthacht

Der Projektteil "Reaktivierung Abschnitt Bergedorf - Geesthacht" ist hinsichtlich der Machbarkeit im FHH-Abschnitt noch vertieft hinsichtlich baulicher Umsetzbarkeit (Stichwort BÜ-Beseitigung) und Finanzierungsbedarfs zu prüfen. Die Variante "Durchbindung der Züge zum Hamburger Hbf" als vertaktetes Verkehrsangebot ist aus Sicht Hamburgs im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur nur schwer darstellbar. Die Kapazitäten auf der Strecke Hamburg Hbf - Berlin sind von prioritärer Bedeutung. Dieser Aspekt sollte ergänzt werden.

Erwiderung

Die Hinweise sind zutreffend: Die Projektidee einer Wiederinbetriebnahme des SPNV zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf ist notwendigerweise planerisch zu konkretisieren, bevor eine politische Entscheidung zugunsten der Umsetzung getroffen werden kann. Auch wird eine schnelle und direkte Durchbindung einer RE-Linie von Geesthacht nach Hamburg Hbf nur möglich sein, soweit die Kapazitäten auf der Fernbahn zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg Hbf dies ermöglichen.

Stellungnahme

S.62: S32 Schenefeld

Über den Maßstab der Aufteilung der Betriebskosten Osdorfer Born Schenefeld sind zwischen Hamburg und S-H keine Gespräche geführt worden.

Erwiderung

Die Aussage zur Aufteilung der Betriebskosten wird gestrichen.

Stellungnahme

S.66: Reaktivierung Uetersen - Tornesch (- Pinneberg - Hamburger Güterumgehungsbahn)

Da eine Reaktivierung für reinen Triebwagen-Pendelverkehr mit zwischen Tornesch und Uetersen verworfen, wird langfristig eine Bahnreaktivierung im Zusammenhang mit einer Durchbindung Richtung Hamburg als sinnvoll erachtet. Eine RB-Verbindung auf die Hamburger Güterumgehungsbahn in ihrem nördlichen Teil könnte dabei aus LNVP-Sicht eine zielführende Variante sein, sollte die SPNV-Nutzung der nördlichen Güterumgehungsbahn möglich und sinnvoll sein. Zur möglichen Nutzung der nördlichen Güterumgehungsbahn für den SPNV wird im Rahmen des Dialogforums Schiene Hamburg-Altona eine Untersuchung erstellt. Hamburg wird sich erst nach dem Vorliegen dieser Studie und ihrer Auswertung dazu äußern. Dies sollte in den LNVP aufgenommen werden.

Erwiderung

Der Text wird entsprechend ergänzt.

Stellungnahme

S.68: SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen über Pinneberg und die Güterumgehungsbahn

Hamburg steht einer solchen Anbindung sehr skeptisch gegenüber. Daneben gilt auch hier, dass die Studie zur SPNV-Nutzung der Güterumgehungsbahn abgewartet werden muss, bevor Hamburg sich hierzu äußert. Es wird vorgeschlagen, diesen Punkt aus dem LNVP zu streichen.

Erwiderung

Eine bessere Anbindung des Flughafens Hamburg mit dem öffentlichen Verkehr ist von großer Bedeutung für Schleswig-Holstein. Wenn dies unter Nutzung der GUB möglich sein könnte, wäre dies von großem Nutzen. Daher kann dem Wunsch nach einer Streichung aus dem LNVP nicht entsprochen werden.

D0090#37

Stellungnahme

S.85: Barrierefreiheit der SPNV Fahrzeuge

Hinweis auf avisierte künftige Kompatibilität der Triebwagen untereinander aufnehmen, um künftig veränderte Netzkonfigurationen einfacher ermöglichen zu können.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

S.86: Wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen

Auch im Umland der FHH existierende oder auszubauende Busachsen in Liste aufnehmen (z.B. überregional wichtige Stadt-Umlandlinien wie

- Hamburg Zentrum - Lauenburg (Schnell-, künftig: Xpressbus 31)
- Hamburg-Wandsbek - Ratzeburg
- Norderstedt-Glashütte - Hamburg (geplante Xpressbus-Linie)
- Pinneberg - Norderstedt (geplante Xpressbus-Linie)
- Bf Tomesch - Uetersen (Xpressbus)

im Einzelfall noch über HVV/SVG erfragen)

Erwiderung

Im Sinne einer Landesbedeutsamkeit werden Linien gelistet, die entweder zwei Bahnlinien mit einem Reisezeitgewinn gegenüber einer Umsteige Verbindung mit der Bahn verbinden oder Mittelzentren bzw. Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ohne Bahnanschluss an das Bahnnetz anbinden. Dass es darüber hinaus regional wichtige Verbindungen im Busverkehr gibt, ist unumstritten. Von den genannten Verbindungen kommen in Frage: Geesthacht - Bergedorf (bereits gelistet), Pinneberg - Norderstedt (Verbindung zweier Bahnstrecken mit Reisezeitvorteil) und perspektivisch Ratzeburg - Mölln - Wandsbek, sofern eine Anbindung an die S4 Ost realisiert werden kann.

D0090#39

Stellungnahme

S.92+94: Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

Hinweis auf HVV-Erweiterung Kreis Steinburg (in Karte) ergänzen

Erwiderung

Der Kreis Steinburg wird in der Karte als HVV Mitglied ergänzt.

D0090#40

Stellungnahme

S.117: SPNV Vergabeplan

In Darstellung Laufzeiten der einzelnen Verträge voneinander abgrenzen (z.B. Netz West III, IV, V,?)

Erwiderung

Die Laufzeit der Verkehrsverträge wird in der Darstellung für jeden Verkehrsvertrag im oberen grauen Balken ergänzt.

Stellungnahme

S.118: Steigerung ÖV-Anteil am Gesamtverkehr

Die politische Zielsetzung der Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr (Durchschnittswert in SH zz. 10%) zu steigern und dafür flankierende Maßnahmen zu diskutieren wird geteilt. Im Hamburger Umlandverkehr dürfte der Anteil bereits höher liegen, auch dort sind für einen weiteren modal-split-Anstieg die Voraussetzungen zu prüfen (z.B. Ausweis der theoretisch benötigten Platzkapazitäten in den Regionalzügen und deren notwendige Bedienungsfrequenz, um Mobilitätsziel erreichen zu können). Als weiteres PullElement "flankierende Tarifgestaltung" aufnehmen (Anreizsetzung für Mobilitätsteilnehmer mit Pkw-Besitz, auf bestimmten Relationen ÖV-Angebote zu nutzen, z.B. über ausgebauten P+R-Übergangsstellen).

Erwiderung

Der Hinweis ist richtig. Schwerpunkt dieses LNVP ist der SPNV, Maßnahmen im Bereich Tarif betreffen das Gesamtsystem.

D0090#42

Stellungnahme

S.123: Lesbarkeit/Formatierung der Daten prüfen (z.B. "22.000")

Erwiderung

Der Hinweis wird übernommen.

Hamburger Hochbahn AG

D0276

D0276#1

Stellungnahme

- 2.1 und 3, Seiten 9 und 12:

Im Rahmen der strategischen Zielsetzung "Hamburg Takt" des Hamburger Senats (u.a. 30% ÖV Modal Split bis 2030) wurde vor Corona von einer Steigerung der ÖV-Wege um +50% bis 2030 ausgegangen. Die Zielsetzung einer Fahrgaststeigerung bis 2026 um +20% bezogen auf die Nachfrage von 2019 erscheint daher realistisch. Ob und wann der vorgesehene Entwicklungspfad in Hamburg wieder erreicht wird, ist unsicher und von vielen Randbedingungen abhängig, auch von den Verkehrsverflechtungen mit dem Land Schleswig-Holstein. Die HOCHBAHN geht aktuell bezogen auf das Nachfrageniveau von 2019 von einer etwas geringeren Steigerung bis 2026 aus (im Best-Case bis +15%). Weitere und deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen über das Jahr 2026 hinaus werden jedoch ebenso wie im vorliegenden LNVP erwartet.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wir teilen die Einschätzung.

Stellungnahme

- 2.2, Seite 10:

Eine "Qualitätsoffensive" im SPNV ist auch aus Hamburger Sicht für die angestrebte Mobilitätswende zu begrüßen, weil ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in Hamburg auch durch Ein- sowie Auspendler erzeugt wird. Konkrete Zielwerte für die betriebliche Qualität im SPNV sind zu begrüßen, wünschenswert wären aber auch konkrete Zielwerte für die "sehr gute" Kundenzufriedenheit. Für die Verkehrsunternehmen, die ausschließlich im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) operieren, gibt es im Rahmen eines Qualitätssteuerungsverfahrens regelmäßige Qualitätsprüfungen mit Zielwerten, auch für die Kundenzufriedenheit.

Erwiderung

Das Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) gilt grundsätzlich im U-Bahn, S-Bahn, Bus- und Schiffverkehr des HVV. Im SPNV gilt (mit Ausnahme der S-Bahn Hamburg) das Qualitätsmanagementsystem (QMS) der NAH.SH. Dieses ist auf die besonderen Herausforderungen des SPNV ausgelegt und beinhaltet neben detaillierten Zielwerten für alle relevanten Qualitätsmerkmale auch spürbare monetäre Anreize für die Verkehrsunternehmen, die deutlich über die Anreize des Hamburger QMS hinausgehen. Das QMS der NAH.SH beinhaltet sowohl Profitests als auch Kundenbefragungen.

Stellungnahme

- 5.2.1, Punkt 9, Seite 40:

Eine Verlängerung der U1 ab Norderstedt Mitte in Richtung Norden in den Abschnitten 4.2.2 und 5.2.2 (Maßnahmen ab 2027) sieht die HOCHBAHN als einen weiteren sinnvollen Baustein im Sinne eines leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen ÖPNVs für das gesamte Stadtgebiet Norderstedts sowie zur Erreichung der im Entwurf benannten verkehrspolitischen Ziele. Die U1 könnte aus Richtung Hamburg kommend über die Haltestelle Norderstedt Mitte hinaus im bereits bestehenden AKN-Trassenkorridor in Richtung Norden verlängert werden. Die Machbarkeit ist zu untersuchen. Endpunkt für die U1 könnte entweder im Bereich der heutigen Haltestelle Quickborner Straße (Norderstedt Nord) oder Ulzburg Süd liegen. Gleichzeitig würde die AKN verkürzt und bis an die neue Endhaltestelle der U1 zurückgenommen, um dort einen Systemumstieg zu ermöglichen. Dieser neue Umstieg ist nach Möglichkeit so zu konzipieren, wie der heute bestehende in Norderstedt Mitte. Hierdurch würde auch für Einwohnende entlang der heutigen AKN-Trasse nördlich der Haltestelle Norderstedt Mitte eine leistungsfähige und umsteigefreie U-Bahn-Verbindung in einem dichteren Takt als bisher in die Hamburger Innenstadt angeboten. Das Schnellbahn-Angebot im Norderstedter Stadtgebiet würde insgesamt vereinheitlicht, auch innerhalb Norderstedts könnte dann umsteigefrei von Nord nach Süd gefahren werden. Darüber hinaus würden hierdurch optimale Verknüpfungen zu bestehenden ÖPNV-Angeboten hergestellt und auch bei langfristig weiterwachsender Fahrgastnachfrage ausreichende Kapazitäten geschaffen. Eine Verknüpfung mit Maßnahme 9) "Neumünster-Norderstedt Expresszug" wäre dann an einem neuen Umsteigepunkt zwischen U1 und AKN möglich.

Erwiderung

Eine Verlängerung der U1 wäre mit hohen Baukosten verbunden, da hierfür alle Bahnübergänge beseitigt werden müssten. Zudem ergeben sich in diesem Fall zusätzliche Umsteigezwänge für Fahrgäste aus Norderstedt Mitte nach Kaltenkirchen und darüber hinaus. Ein Expresszug Norderstedt Mitte - Neumünster schafft attraktive Reisezeiten und wird daher weiterverfolgt.

Stellungnahme

- 5.2.2, Punkt 1, Seiten 46/47:

Durch Einführung der S4 Ost entstünde an der Haltestelle Ahrensburg West ein Übergang zur U-Bahn-Linie 1. Dieses Vorhaben begrüßt die HOCHBAHN aus Sicht der Netzwirkung ausdrücklich.

Erwiderung

Danke für Ihre positive Stellungnahme.

Stellungnahme

- 5.2.2, Punkt 3, Seiten 49/50:

Durch Einführung der S4 West könnte an der Haltestelle Stellingen neben den geplanten Übergängen der neuen U-Bahn-Linie 5 zu S21 und S3 nun auch ein Übergang zur S4 entstehen. Dieses Vorhaben begrüßt die HOCHBAHN aus Sicht der Netzwirkung ausdrücklich.

Erwiderung

Das genaue Betriebskonzept befindet sich derzeit in der Bearbeitung. Gute Verknüpfungen zwischen S-Bahn, U-Bahn sowie Fern- und Regionalverkehr sind für einen öffentlichen Personenverkehr essentiell.

Stellungnahme

- 5.3.3, Busverkehr, Seiten 86-88:

Eine relevante Größe für das Verkehrsgeschehen in Hamburg stellen Pendlerverkehre von/nach Schleswig-Holstein dar. Schwächen im grenzüberschreitenden ÖPNV zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg stellen damit einen Anreiz zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dar, was sich zum Einen in einer Stärkung des vor Umwelt- und Klimagesichtspunkten unvorteilhaften motorisierten Individualverkehrs und zum Anderen in der daraus resultierenden starken Belastung von Verkehrsachsen und dem Flächenverbrauch im Straßenraum sowie dem zugehörigen ruhenden Verkehr auswirkt.

Aus den genannten Gründen wurden die zentralen Orte näher betrachtet, die eine starke Verkehrsverflechtung mit Hamburg aufweisen, jedoch nicht über eine leistungsfähige Schienenanbindung im Personenverkehr verfügen. Diese sind Geesthacht und Glinde.

Für Geesthacht berücksichtigt der vorliegende Entwurf des Landesnahverkehrsplans SH die Anbindung bei den möglichen Schienenverkehrsprojekten sowie als relevante Achse für regionale Landesbuslinien.

Für Glinde ist hingegen keine derartige Perspektive in dem Entwurf enthalten. Auch zeigt sich regelmäßig eine Überlastung der Verkehrsachsen "Möllner Landstraße" und A24, über die Glinde an Hamburg angebunden ist. Insbesondere für die Möllner Landstraße besteht dabei der verstärkende Negativeffekt, dass die ÖPNV-Linien der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein, welche an die U-BahnHaltestelle "Steinfurther Allee" anbinden, auf der kompletten Strecke im Mischverkehr mit dem MIV verkehren und dadurch systematisch keine attraktiven Reisezeiten gegenüber dem MIV generieren können.

Auch für den Busverkehr der HOCHBAHN entstehen dadurch mittelbare Effekte, da zum einen die über die Möllner Landstraße einbrechenden Pendlerströme zu einer Verlangsamung bzw. höheren Unzuverlässigkeit der Metrobuslinie 23 im Bereich Schiffbeker Höhe/Kattensteert/Hermannstal und der Stadtbuslinie 261 im Bereich Horn führen, und zum anderen die über die A24 einbrechenden Pendlerströme zur Verlangsamung/Unzuverlässigkeit bei der Xpressbus-Linie X35 und der Stadtbuslinie 261 im Bereich Horner Kreisel/Siebekingsallee führen.

Eine gegenüber dem MIV konkurrenzfähige ÖPNV-Anbindung des nördlichen Mittelzentrums Reinbek/Glinde der Orte/Ortsteile Reinbek-Neuschönningstedt Glinde - Oststeinbek (zusammen 35.000 Einwohner) an den Hamburger Osten sollte eine deutliche Verlagerung des Verkehrs zum ÖPNV hin erzeugen können. Aus den genannten Gründen empfiehlt die HOCHBAHN eine Aufnahme der Achse Reinbek - Neuschönningstedt - Glinde - Oststeinbek - Billstedt/Horn als relevante Achse zur Attraktivierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV z.B. durch Landesbuslinien.

Erwiderung

Die kleinräumige, sehr lokale Verbindung von Glinde/Oststeinbek nach Hamburg erfüllt nicht den Maßstab für die Einführung von Landesbuslinien. Davon unberührt sind Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs gemäß Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein grundsätzlich förderfähig und werden im Einzelfall geprüft.

Handelskammer Hamburg**A0027****Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Beteiligung am „Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein*“ und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die Handelskammer Hamburg begrüßt das klare Bekenntnis der relevanten Akteure in Schleswig-Holstein zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und lobt die politischen Bestrebungen zum Angebotsausbau auf der Schiene. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der klimapolitischen Herausforderungen ist eine zukunftsorientierte Bahnpolitik dringend geboten. Von guten und zuverlässigen Angeboten profitieren nicht nur hunderte Pendlerinnen und Pendler, die regelmäßig von und nach Hamburg fahren, sondern auch eine Vielzahl an Tagesbesuchern und Touristen. Der Schienengüterverkehr, der oftmals den Hamburger Hafen als Quell- oder Zielort hat, profitiert ebenfalls von fest definierten Taktungen, da so die Planbarkeit der Verkehre insgesamt steigt. Ein abgestimmter und attraktiver Fahrplan des Regional- und Nahverkehrs stärkt daher nicht nur die Freie und Hansestadt Hamburg, sondern auch die ganze Metropolregion und den gesamten Wirtschaftsstandort Norddeutschland. Der vorliegende Entwurf des Landesnahverkehrsplans ist hierbei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Allerdings haben wir folgende Bemerkungen zu den vorliegenden Planungen:

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die ausführliche Stellungnahme und die positive Rückmeldung und freut sich, dass die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen grundsätzlich auf Zustimmung stoßen.

Stellungnahme

Aktuell enden und beginnen ein Großteil der Züge im Hamburger Hauptbahnhof. Dieser ist bereits jetzt oft überlastet und an der Grenze seiner Kapazität angelangt. Vor diesem Hintergrund setzen wir uns dafür ein, dass der Hamburger Hauptbahnhof ausgebaut und die relevanten Akteure des norddeutschen Schienenverkehrs Durchbindungen der Regionalverkehre von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen und von Niedersachsen nach Schleswig-Holstein prüfen.

Erwiderung

Gemeinsame Untersuchungen von Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen zu möglichen Durchbindungen von Nahverkehrszügen im Hamburger Hbf haben in der Vergangenheit stets gezeigt, dass damit keine signifikanten Kapazitätsreserven zu erschließen sind.

Stellungnahme

Wir sind uns der komplexen Situation bewusst, dass verschiedene Landesnahverkehrsverbände und Tarifsysteme entsprechend neu synchronisiert, Ausschreibungen angepasst und nicht zuletzt auch föderale Zuständigkeiten neu gedacht werden müssten.

Trotzdem erscheint es aus unserer Sicht überlegenswert, Regionalzüge aus Flensburg/ Kiel/ Itzehoe nach Lüneburg oder Buchholz in der Nordheide zu verlängern und somit die Standzeiten der Züge im Hamburger Hauptbahnhof zu reduzieren. Mit einer solchen Maßnahme könnten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Erwiderung

Bisherige Untersuchungen haben stets gezeigt, dass die Durchbindung von Nahverkehrszügen von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen keine bis nur geringe kapazitätssteigernde Wirkung haben. Gleichzeitig stehen einer möglichen Durchbindung von Linien umfangreiche Hürden entgegen, so dass von derartigen Planungen in der Vergangenheit stets Abstand genommen wurde.

Stellungnahme

Weiterhin ist festzustellen: Das bestehende Schienennetz im Knoten Hamburg ist an vielen Stellen bereits heute überlastet und eine notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist ausschließlich durch den Bau zusätzlicher Gleise zu erreichen. Aufgrund von Interessenkonflikten mit Anliegern und Umweltschützern werden notwendige Baumaßnahmen jedoch deutlich verzögert. Wir erkennen die Bemühungen der Politik und der Deutschen Bahn AG lobend an, das bestehende Netz sukzessive auszubauen und den Sanierungsstau des Schienennetzes abzubauen und unterstützen dies ausdrücklich. Dennoch ist ein deutlich höheres Tempo notwendig, um den Schienenverkehr nachhaltig und zuverlässig aufzustellen. Für eine flexiblere und effektivere Gestaltung der Verkehrspolitik auf der Schiene ist eine reformierte Planungsbeschleunigung, sowie eine höhere Anzahl an Fachplanern unerlässlich.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass das bestehende Schienennetz nicht vernachlässigt wird. In regelmäßigen Abständen kam und kommt es zu Stellwerksstörungen und "Verzögerungen im Betriebsablauf", weil Weichen oder Signalanlagen gestört sind, Bahnschranken nicht automatisch geschlossen werden können oder Stellwerke gar ganz ausfallen. Der verstärkte Einsatz digitaler Stellwerke, sowie die flächendeckende Nutzung von ETCS könnte diese Problematik entschärfen. Auch das Land Schleswig-Holstein, die EVUs und der Nahverkehrsverbund NAH.SH sind für eine Vielzahl an Verzögerungen im Betriebsablauf, etwa Störungen an Türen oder Zugtechnik, verantwortlich. Wir fordern an dieser Stelle deutlich mehr Investitionen in den Unterhalt der Zugflotten und die Vorhaltung von ausreichend Ersatzzügen, um kurzfristig auftretende Störungen abzumildern.

Erwiderung

Die Verringerung der von Ihnen genannten Störungen ist Ziel der in den Abschnitten 5.1.1 und 5.1.2 des LNVP genannten Maßnahmen.

Stellungnahme

Von den von NAH.SH vorgesehenen Regionalzugverbindungen sind wir grundsätzlich überzeugt. Besonders unterstützen wir die Realisierung einer zusätzlichen Linie von Hamburg über Ahrensburg, Bad Segeberg und Neumünster nach Kiel. Damit könnten attraktive Reiseverbindungen entstehen und große Teile des Kreises Segeberg umsteigefrei mit der Freien und Hansestadt Hamburg verbunden werden. Gleichzeitig würde für Reisende aus Richtung Flensburg/ Kiel eine Alternative für die verspätungs- und störungsanfällige Relation via Neumünster/ Elmshorn entstehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der Strecke Neumünster Bad Oldesloe. Der Ausbau dieser Schienenstrecke wird von der Hamburger Wirtschaft bereits seit langem gefordert, um die Netzresilienz in Schleswig-Holstein insgesamt zu erhöhen. Zusätzlich könnten Güter- und Fernverkehrszüge im Störfall kurzfristig via Bad Segeberg umgeleitet werden. Hier fordern wir von der DB AG und der Politik deutlich schnellere Realisierungshorizonte als das Jahr 2030.

Erwiderung

Es wird zu prüfen sein, ob bereits mittelfristig kapazitätssteigernde Maßnahmen zwischen Neumünster und Bad Oldesloe möglich sind (etwa durch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe), um bei Zwischenfällen schneller reagieren zu können.

Stellungnahme

Der bestehende Engpass Elmshorn ist bereits seit Jahren ein Nadelöhr im schleswig-holsteinischen Bahnverkehr. Eine Störung zwischen Hamburg und Elmshorn hat das Potential, den Schienenverkehr quasi in ganz Schleswig-Holstein lahm zu legen - so geschehen nicht zuletzt im August 2020 infolge eines entgleisten Bauzugs. Der Regionalverkehr war tagelang stark eingeschränkt, Güterzüge in Richtung Skandinavien stauten sich weit über Hamburg hinaus, der Fernverkehr konnte Schleswig-Holstein nicht mehr anfahren. Zudem zeigen auch die Verspätungs- und Ausfallstatistiken von NAH.SH auf dem überlasteten Streckenabschnitt Hamburg - Elmshorn großen Handlungsbedarf: So sind dort im Januar 2021 teils über 10% der geplanten Züge ausgefallen, viele weitere waren verspätet. Für den Wirtschaftsstandort Hamburg und Norddeutschland ist eine solch hohe Ausfallquote nicht hinnehmbar. Die Handelskammer Hamburg fordert daher einen vierspurigen Ausbau der Strecke Pinneberg - Elmshorn und entsprechend zusätzliche Gleiskapazitäten im Bahnhof Elmshorn.

Erwiderung

Die Anmerkungen sind zutreffend. Die Eisenbahnstrecke zwischen Elmshorn und Hamburg soll zwischen Pinneberg und Elmshorn um ein drittes und abschnittsweise um ein viertes Gleis erweitert werden, um diesen Engpass zu beseitigen. Dieses Projekt hat für die NAH.SH eine hohe Priorität. Weiterhin soll durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe eine zweite resiliente Verbindung zwischen Neumünster und Hamburg geschaffen werden.

Stellungnahme

Eine zeitnahe Realisierung der S21 nach Kaltenkirchen wird von Seiten der Hamburger Wirtschaft ebenfalls begrüßt. Hierbei ist aus unserer Sicht auf eine durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen, sowie die Beseitigung von Bahnübergängen, zu achten. Auch die Realisierung der S4 nach Bad Oldesloe wird von der Handelskammer Hamburg unterstützt.

Erwiderung

Danke für Ihre Bekräftigung dieser beiden S-Bahn-Projekte.

Die durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen kann leider nicht ganz erreicht werden.

Die Beseitigung der Bahnübergänge an dieser Strecke ist nicht wirtschaftlich.

Stellungnahme

Mit der S4 können weite Teile des Hamburger Ostens besser an das Nahverkehrsnetz der Freien und Hansestadt angebunden werden und die Stabilität auf der Schiene durch die Trennung von langsam fahrenden S-Bahnen und schnelleren Regional-/ Fernverkehrszügen erhöht werden. Zudem wird mit der S4 der Hamburger Hauptbahnhof entlastet. Auch zur Abwicklung der zusätzlichen Schienenverkehre durch die Feste Fehmarnbeltquerung ist die S4 von elementarer Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist eine Fertigstellung der S4 bis zur Eröffnung des Belttunnels im Jahr 2029 notwendig. Eine Verlängerung der geplanten S32 nach Schenefeld kann positive Effekte haben und diverse Buslinien ersetzen.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Stellungnahme und die Bekräftigung des Projekts S4 Ost. Die Fertigstellung vor der Inbetriebnahme der Fehmarnbeltquerung ist enorm wichtig.

Die Verlängerung der S32 nach Schenefeld wird auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

Stellungnahme

Weiterhin begrüßen wir die Baumaßnahmen der DB AG im Bereich der Hamburger Verbindungsbahn, um die maroden Brückenbauwerke zu ersetzen. Diese temporären Einschränkungen sind für die Fahrgäste zwar unerfreulich, erscheinen in der Gesamtperspektive jedoch verhältnismäßig und richtig. Für die Dauer der Bauarbeiten würden wir es begrüßen, wenn die von NAH.SH betriebenen Regionalzüge aus Richtung Elmshorn in Hamburg-Altona enden würden, damit das Gesamtangebot zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein nicht reduziert werden muss. Im Zusammenspiel mit dem geplanten Verbindungsbahntlastungstunnel kann sich die Kapazität für den SPNV zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Hamburg-Diebsteich elementar erhöhen. Dies ist nicht zuletzt notwendig, um den Deutschland-Takt im Schienenknoten Hamburg erfolgreich umzusetzen. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Handelskammer Hamburg den Bau des Verbindungsbahntlastungstunnels. Um weiträumige Umgehungsmöglichkeiten für den Schienenknoten Hamburg, speziell für den Güterverkehr, zu schaffen, fordert die Handelskammer Hamburg zudem den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Bahnstrecke Lüneburg Büchen Lübeck. Hierbei gilt es, den Status Quo der Zugkreuzungen im Bahnhof Büchen zu verbessern.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Während der anstehenden Bauarbeiten auf der Hamburger Verbindungsbahn und im Bereich Diebsteich ist die NAH.SH bestrebt, stets einen größtmöglichen Teil der Regionalzüge aus Schleswig-Holstein an einem zentralen Hamburger Bahnhof enden zu lassen.

Ein weitgehend zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Lübeck und Lüneburg wurde vom Bund in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Stellungnahme

Drei weitere Maßnahmen sind aus unserer Sicht erwähnenswert: Die Nutzung der Güterumgehungsbahn für den SPNV erscheint grundsätzlich attraktiv, da hierdurch neue Tangentialverbindungen in der Metropolregion Hamburg entstehen würden. Durch zusätzliche Haltepunkte könnten zudem zusätzliche Einwohner an das Nahverkehrsnetz angebunden werden. Es wäre an dieser Stelle zu prüfen, ob die Strecke sinnvollerweise durch den Regionalverkehr (NAH.SH) oder durch die S-Bahn Hamburg betrieben werden soll. Zudem erscheint aus unserer Sicht ein durchgehender zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau der Güterumgehungsbahn notwendig, um das Potenzial der Strecke nutzen zu können. Aufgrund der eng angrenzenden Wohnbebauung wäre dies jedoch mit hohen Lärmschutzanforderungen verbunden.

Erwiderung

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH sind mit der Freien und Hansestadt Hamburg in einer engen Abstimmung, um dieses Vorhaben zu entwickeln. Hierzu sind jedoch verschiedene Fragestellungen zu beantworten, wie zum Beispiel die Einbindung in die stark ausgelastete Zulaufstrecke von Elmshorn. Die Güterumgehungsbahn ist bereits elektrifiziert, ein zweigleisiger Ausbau könnte zumindest abschnittsweise realisiert werden, sofern dies kapazitativer erforderlich ist.

Stellungnahme

Weiterhin begrüßen wir die Pläne der schleswig-holsteinischen Landesregierung und des Bundes, die Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland zu elektrifizieren und in Teilen zweigleisig auszubauen. In diesem Zusammenhang unterstützen wir die angedachte Überlegung, einen begradigten Streckenverlauf zwischen Elmshorn und Itzehoe zu prüfen. Die bei Pendlern und Touristen stark nachgefragte Bahnstrecke könnte mit einem Ausbau zuverlässiger und regelmäßiger verkehren, zudem könnte die Reisezeit verkürzt werden. Dies käme nicht zuletzt der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Hamburg zugute.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Tat werden im Bereich der Marschbahn noch größere Potenziale für den SPNV gesehen.

Stellungnahme

Die angestrebte Barrierefreiheit der Haltepunkte und Bahnhöfe unterstützen wir vorbehaltlos. Bahnhöfe sollten zu Mobilitäts-Hubs ausgebaut werden, damit der Umstieg von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene so attraktiv und nutzerfreundlich wie möglich gestaltet werden kann. Entsprechend sollte sich NAH.SH gemeinsam mit der DB AG um eine Aufwertung der schleswig-holsteinischen Bahnhöfe kümmern.

Dies inkludiert aus unserer Sicht Einkaufsmöglichkeiten, (verschießbare) Abstellanlagen für Fahrräder, ausreichend Park + Ride Parkplätze, Bushaltestellen mit kurzen Laufwegen zu den Gleisen, sowie Car-Sharing und Taxi-Stellplätze.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Wir begrüßen Ihren Hinweis zum Aus- und Umbau der Bahnhöfen in Schleswig-Holstein. Gemeinsam mit den Kommunen und der DB Station&Service, bzw. AKN oder neg verfolgen wir das Ziel, Bahnhöfe zu attraktiven Mobilitätsstationen auszubauen.

Stellungnahme

Außerdem begrüßen wir den Einsatz von klimafreundlichen Zügen auf den verschiedenen Nebenstrecken. Dieselezüge sollten perspektivisch durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien ersetzt werden. Nichtsdestotrotz halten wir es für notwendig, auch große Teile des nachgeordneten Schienennetzes mit einer Oberleitung auszustatten. Die Elektrifizierungsquote von 29 Prozent ist weder zeitgemäß und im Zuge der angestrebten Mobilitätswende sinnvoll. Zudem erhöht eine flächendeckende Elektrifizierung die Flexibilität des Gesamtnetzes maßgeblich.

Erwiderung

Auch bei Strecken, die ab 2022/23 durch den BEMU-Einsatz "elektrifiziert" werden, bieten sich zu einem späteren Zeitpunkt weitere Elektrifizierung per Oberleitung an. Zunächst ist dies für die Strecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe als Bypassstrecke erforderlich. Auch Lübeck - Büchen - Lüneburg und Kiel - Lübeck, bzw. Husum - Jübek könnten Funktionen als Umleitungsstrecke nur gut erfüllen, wenn sie elektrifiziert sind.

A0027#15

Stellungnahme

Abschließend ist bei sämtlichen Veränderungen im Schienennetz ein hoher Abstimmungs- und Kommunikationsbedarf notwendig. Vor diesem Hintergrund sollte NAH.SH alle weiteren Akteure (u.a. Deutsche Bahn AG, EVUs, Nahverkehrsverbände, S-Bahn-Hamburg, HVV, Hamburger Hochbahn AG, sowie die politischen und wirtschaftlichen Stakeholder aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern) über jegliche Anpassungen im Schienennetz informieren und im weiteren Dialogprozess beteiligen.

Über die genannten Hinweise hinaus hat die Handelskammer Hamburg keine Einwände. Wir begrüßen die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen am Wirtschaftsstandort Hamburg zur infrastrukturellen Verbesserung aller Verkehrsträger ausdrücklich.

Erwiderung

Alle in diesem Planwerk genannten Vorhaben werden mit den Projektpartnern und Trägern öffentlicher Belange umfassend abgestimmt. Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Hansestadt Lübeck

D0140

D0140#1

Stellungnahme

Bezug: 2.1 Ziel 1:20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

S. 9:

Die Hansestadt Lübeck unterstützt das Ziel einer netzweiten Nachfragesteigerung im schleswig-holsteinischen SPNV um mindestens 20% bis 2026 (Bezugsjahr 2019) und weist hierbei insbesondere auf die enormen Fahrgastpotentiale im Lübecker Umland und auch innerhalb des Lübecker Stadtgebiets hin, die bislang leider (noch) nicht voll erschlossen werden: Dabei zeigt das Beispiel des SPNV Ausbaus in der "KielRegion", dass eine gute Anbindung mit zwei Zügen pro Stunde auf allen sternförmig aus den umliegenden Mittelzentren auf Kiel zulaufenden Relationen erfolgreich in den letzten Jahren ausgebaut wurde. Das Angebot in der Region Lübeck erreicht diesen wünschenswerten Qualitätsstandard erst auf der Relation nach Hamburg und teilweise nach Kiel.

Die Hansestadt Lübeck setzt sich daher mit Nachdruck für eine forcierte Umsetzung des Regio-S-Bahn-Projektes mit einer weiteren Verdichtung der Takte in und um Lübeck ein. Die Regio-S-Bahn ist dazu geeignet, die Ziele des Landes zur nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen, da diese nach Ansicht der Hansestadt Lübeck je nach Relation über erstaunlich hohe Wachstumspotentiale (z.T. Verdopplung bis Verdreifachung der Fahrgastzahlen möglich) verfügt.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Idee einer Regio-S-Bahn für Lübeck wurde von der NAH.SH gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck entwickelt.

Die Umsetzungsgeschwindigkeit ist in Abhängigkeit mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zu sehen. Absehbar sollen aber auch in den kommenden Jahren bereits eine Reihe von Verbesserungen umgesetzt werden (Halt in Lübeck-Moisling, Taktverdichtungen nach Travemünde und Neustadt etc., weitere Angebotsausweitung zwischen Hamburg und Lübeck).

D0141

D0141#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

S. 18:

In Bezug auf die dargestellte Tabelle hat für die Hansestadt Lübeck die Forderung nach einem ganzjährigen und ganztägigen Halbstundentakt ab 12/2022 nach Lübeck-Travemünde (und möglichst auch für den Streckenast Lübeck - Neustadt) als Maßnahme allerhöchste Priorität. Dies ist in der tabellarischen Darstellung bislang nicht berücksichtigt bzw. sollte dies unter dem Begriff "Fahrplanausweitung E-Netz Ost" konkret als Ziel benannt werden.

Ebenso fordert die Hansestadt Lübeck einen zweiten RE pro Stunde zwischen Lübeck und Büchen spätestens ab 12/2025.

Erwiderung

Die Einführung des ganzjährigen Halbstundentaktes nach Neustadt oder Travemünde-Strand ist derzeit nicht finanziert und kann daher nicht garantiert werden. Sollten sich die Menge der für den SPNV zur Verfügung gestellten Mittel kurzfristig ändern, wäre eine entsprechende Ausweitung denkbar und wünschenswert.

Für einen Halbstundentakt nach Büchen sind infrastrukturelle Baumaßnahmen nötig, so dass eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich ist.

D0142

D0142#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.2 Maßnahmen ab 2027

S. 19:

Der Angebotsausbau und die Beschleunigung Kiel Lübeck sollten deutlich priorisiert werden und nicht erst "ab 2030" realisiert werden, sondern unmittelbar spätestens ab 2027 forciert werden. Die Maßnahme ist auch immer im Zusammenhang mit der geplanten Regio-S-Bahn Linie Lübeck Malente Nord zu denken, deren Realisierung ebenso deutlich vor 2030 erfolgen soll.

Erwiderung

Der Wunsch nach einer schnelleren Realisierung der Projekte ist verständlich. Absehbar steht dem aber die nicht ausreichende finanzielle Ausstattung des SPNV, insbesondere von Mitteln für den Betrieb, entgegen.

D0143

D0143#1

Stellungnahme

Bezug: 4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

S. 20:

Die Hansestadt Lübeck setzt sich dafür ein, dass als neue Stationen bis 2026 Lübeck-Kücknitz Waldhusen, Lübeck-Travemünde Hafenhaus und Lübeck-Genin realisiert werden.

Weitere potentielle zu prüfende Stationen auf Lübecker Stadtgebiet im Zuge der Regio-S-Bahn wären: Lübeck-Vorwerk, Lübeck-Roddenkoppel, Lübeck-Buntekuh, Lübeck-Eichholz, Lübeck-Brandenbaum (Heiweg), Lübeck-Wesloe (Kirschenallee), Lübeck-Schlutuper Tannen, Lübeck-Schlutup, Lübeck Kronforder Allee, Lübeck-Blankensee.

Erwiderung

Die dargestellten Stationen sind z.T. nicht im LNVP enthalten. Eine vorgezogene Realisierung ist aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel kaum möglich. Eine Nutzung der Strecke nach Schlutup für den SPNV wird derzeit auch in einem Konzept für eine S-Bahn Lübeck nicht gesehen. Einige der anderen genannten Haltepunktstandorte sollten auf ihr Potenzial geprüft werden.

Eine besondere Betrachtung verdient der Haltepunkt am Hafenhaus in Travemünde, der für einzelne Zubringerverbindungen zu den Fähren genutzt werden könnte und das Umsteigen von der Bahn auf das Schiff deutlich erleichtern würde. Hierzu hat es bereits Gespräche zwischen der Hafengesellschaft und der NAH.SH gegeben, bei denen die prinzipielle Machbarkeit dokumentiert wurde.

D0145

D0145#1

Stellungnahme

S. 23:

Hinsichtlich des zukünftigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein wäre aus Verkehrswendesicht ein drei- bis viergleisiger Ausbau der Strecke Lübeck Hbf - Abzw. Schwartau Waldhalle vorteilhaft für die Kapazität und Betriebsstabilität möglicher zukünftiger Ausweitungen im Schienenpersonennahverkehr. Vorausgesetzt, es gibt keine negativen baulichen Implikationen für umliegende Bereiche, ist ein Ausbau der Kapazitäten an dieser Stelle positiv zu bewerten.

Beim mehrgleisigen Ausbau sollte nach Ansicht der Hansestadt Lübeck unbedingt eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Bahnstrecke von/nach Travemünde mittels Überwerfungsbau mit berücksichtigt werden, um so für eine optimale Kapazität und einen verkehrswendetauglichen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu sorgen. Zusätzlich sollte eine Nordkurve für diese zur besseren Erreichbarkeit der Häfen mit berücksichtigt werden. Diese Kurve soll eine Nordanbindung der Hafenterminals (Lehmann, Siems, Skandinavienkai) an die FBQ-Hinterlandanbindung ermöglichen. Ein Verzicht auf diese Kurve könnte zur Folge haben, dass stattdessen Gleiskapazitäten zum "Kopf machen" im Bereich Hauptbahnhof vorgehalten werden müssten. Dies wiederum könnte den Hauptbahnhof im Hinblick auf Kapazitäten für den SPNV beeinträchtigen. Die Nordkurve könnte somit eine Entlastung des Hbf und dessen Gleisvorfeld bedeuten. Darüber hinaus sollte die Strecke nach Travemünde in den kommenden Jahren für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut werden und auch in puncto Kreuzungsmöglichkeiten im bislang eingleisigen Abschnitt ausgebaut werden.

Bei allen diesen Projekten müssen beim Thema Lärmschutz alle Betroffenen zufriedenstellend behandelt werden. Die bereits angedachten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der FBQ-Hinterlandanbindung sind entsprechend nachzusteuern und anzupassen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Tat wird der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Schwartau immer dringlicher. Die Idee einer Nordkurve zur Erschließung des Travemünder Hafens aus Richtung Norden ist neu. Hierzu sollte die Hansestadt direkt an die DB Netz AG herantreten.

Erste konkrete Maßnahmen für Geschwindigkeitserhöhungen in Richtung Travemünde wurden durch die NAH.SH gerade vorgebracht. In der Tat könnten hier weitere Ausbauschritte unternommen werden. Auch könnten Grundlagen für eine Fernverkehrsanbindung Travemünder geschaffen werden (zweites Bahnsteiggleis in Lübeck-Travemünde Strand).

Fragen des Lärmschutzes sind mit der DB Netz AG zu klären.

D0146

D0146#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

S. 33:

Als ersten Schritt zur Realisierung einer Regio-S-Bahn setzt sich die Hansestadt Lübeck wie weiter oben bereits erwähnt für eine Taktverdichtung der Streckenäste nach Neustadt und Lübeck-Travemünde bereits ab 12/2022 ein. Für eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt eignen sich diese beiden Streckenäste laut einem Gutachten der NAH.SH (bzw. damals: LVS) im Auftrag der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2011 besonders gut: Bei beiden Äste weist eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt jeweils positive Nutzen-Kosten-Faktoren auf.

Das Potential zur weiteren Taktverdichtung für den Streckenast nach Travemünde begründet sich in der Tatsache, dass die Siedlungslagen entlang der Bahnstrecke größtenteils stark verdichtet sind und in naher Zukunft auch noch wachsen. So entstehen in Travemünde im Fahrrad- und fußläufigen Einzugsbereich der Stationen Strandbahnhof und Hafenbahnhof in den nächsten Jahren jeweils große Neubauprojekte. Hierdurch können auch im Alltagsverkehr (und nicht nur im touristischen Verkehr in der Saison) noch erhebliche Nachfragepotentiale erschlossen werden.

Erwiderung

Erste Taktverdichtungen werden ab Dezember 2022 durchgeführt. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel ist allerdings ein durchgehender Halbstundentakt nicht umsetzbar.

D0146#2

Stellungnahme

Ein weiterer Angebotsausbau der RE-Sprinter-Verbindungen von Lübeck nach Hamburg ohne Zwischenhalt wird von der Hansestadt Lübeck ausdrücklich begrüßt. Dieses Zusatzangebot zu den halbstündlich verkehrenden konventionellen RE-Zügen sollte wie bereits im 4. RNVP der Hansestadt Lübeck gefordert in den nächsten Jahren auf ein mindestens stündliches, perspektivisch sogar halbstündliches Angebot ausgebaut werden. Die RE-Sprinter sollen nach Möglichkeit bis Lübeck-Travemünde durchgebunden und dort in den Systemtakt eingebunden werden.

Erwiderung

Ab Dezember 2022 sind morgens und nachmittags in der Hauptverkehrszeit halbstündliche Sprinterzüge von Lübeck nach Hamburg Hbf vorgesehen. Ebenso ist vorgesehen diese Züge teilweise nach Travemünde durchzubinden.

Die Durchführung dieser Sprinterzüge ist jedoch abhängig von den für die S4 baubedingt zur Verfügung stehenden Trassen.

D0147

D0147#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

S. 52:

Die Hansestadt Lübeck setzt sich für ein mindestens stündliches RE-Angebot auf der Relation Lübeck - Oldenburg - Heiligenhafen/Großenbrode - Burg auf Fehmarn (via Neubaustrecke) ein. Parallel dazu fordert die Hansestadt Lübeck einen Erhalt und Ausbau der sog. Bäderbahnstrecke Lübeck - Neustadt und eine Einbeziehung dieser in die Regio-S-Bahn Lübeck im Halbstundentakt.

Die NAH.SH- bzw. LVS-Studie zur Machbarkeit einer Regio-S-Bahn Lübeck von 2011 unterstreicht den großen Nutzen-Kosten-Faktor und damit den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen einer Verbindung im Halbstundentakt auf der Bäderbahnstrecke Lübeck - Neustadt. Die vom Jahr 2018 auf das Jahr 2019 insgesamt um 8,6 Prozent gestiegene Fahrgastnachfrage auf der Bäderbahn unterstreicht zusammen mit den gestiegenen Ein- und Aussteigerzahlen, um 17,7 Prozent in Scharbeutz und um 9,4 Prozent in Timmendorfer Strand die Bedeutung dieser Strecke. Die im Raum stehende mögliche Verlagerung des SPNV von Lübeck nach Neustadt auf die Neubaustrecke entlang der Autobahn könnte diese kleinen Erfolge der letzten Jahre gefährden: Nach einem von der IHK zu Lübeck und dem Kreis Ostholstein beauftragten Gutachten der Hanseatic Transportation Consultancy (HTC) könnte eine Verlagerung des SPNV von der Bäderbahn die Fahrgastzahlen z. T. halbieren - was angesichts der Diskussion rund um die notwendige Verkehrswende nicht erstrebenswert wäre. Jenes Gutachten von 2015 bestätigt, dass eine Verknüpfung der Neubaustrecke der Vogelfluglinie mit der bestehenden Bäderbahnstrecke Lübeck - Neustadt wirtschaftlich darstellbar, verkehrspolitisch machbar und rechtlich durchsetzbar ist. Zumal es inzwischen zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt, die ein Übernahmeinteresse an der Strecke hegen.

Unbenommen vom anzustrebenden Erhalt, Ausbau sowie der Elektrifizierung der Bäderbahn wäre es aus Sicht der Hansestadt Lübeck sinnvoll, den schnellen stündlichen Regionalverkehr Lübeck - Fehmarn wie eingangs erwähnt, über die Neubaustrecke der Vogelfluglinie zu führen, um zügige Reisezeiten zwischen der Hansestadt Lübeck und dem nördlichen Kreis Ostholstein zu realisieren. Hierbei spricht sich die Hansestadt Lübeck für eine perspektivische mindestens zweistündliche Weiterführung nach Dänemark aus.

Die in der Analyse zum 4. RNVP des Kreises Ostholstein herausgestellte

Situation, dass Tourist:innen "überdurchschnittlich häufig mit dem PKW anreisen, [...] was eine erhebliche Belastung des Straßenraumes bedeutet" (Kapitel 2.8, S. 25), ist keine unumkehrbare Situation. Die Hansestadt Lübeck lädt dazu ein, gemeinsam für einen entsprechenden zukunftsgerechten Ausbau des SPNV zu werben, der der ganzen Region zu Gute käme.

Erwiderung

Der LNVP wurde so angepasst, dass ein Stundentakt nach Fehmarn enthalten ist.

Die Stilllegung der Bäderbahn zwischen Ratekau und Haffkrug wurde im Rahmen eines Letter of Intent zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der DB Netz AG für den Zeitpunkt der Fertigstellung der Umfahrungsstrecke vereinbart. Es ist nicht bekannt, dass eine der beiden beteiligten Seiten von dieser Position abgerückt wäre.

Für Ihre weiteren unterstützenden Punkte danken wir sehr.

D0148

D0148#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

S. 54:

Der Angebotsausbau mit dem Ziel eines schnellen RE Kiel - Lübeck im Halbstundentakt wird von der Hansestadt Lübeck ausdrücklich begrüßt, muss allerdings deutlich schneller umgesetzt werden (spätestens ab 2027). Von Anfang an sollte die Regionalbahn bzw. Regio-S-Bahn von Lübeck, die die kleineren Halte in Ostholstein übernimmt, über den Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen hinaus bis Malente Nord oder zur Landesfinanzschule (BIZ) weitergeführt werden (wertschöpfende Umlaufoptimierung), damit sie die vollen Potenziale ausschöpft. Dies gilt insbesondere für die relevanten Pendlerrelationen zwischen dem Norden Malentes, Eutin und der Hansestadt Lübeck. Entsprechend ist hier die Linienbezeichnung zu korrigieren in "Lübeck-Malente Nord" und entsprechend sind die Haltepunkte Malente Zentrum, Malente Nord, Eutin Süd sowie ggf. auch Landesfinanzschule (BIZ) ab 2027 zu realisieren.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen ist eine schnellere Umsetzung der Maßnahme ausgeschlossen.

D0149

D0149#1

Stellungnahme

Die Hansestadt Lübeck begrüßt die Aufnahme der Regio-S-Bahn Lübeck als wichtiges Zukunftsprojekt in den LNVP. Die Hansestadt Lübeck setzt sich bereits seit einigen Jahren für den Ausbau des SPNV ein. Beispielhaft wird dies u. a. anhand des Engagements zu den diversen Stationsneubauten im Stadtgebiet und den im 4. RNVP definierten Zielen deutlich: Langfristiges Ziel ist dabei die Realisierung der Regio-S-Bahn, die über ein dichteres Netz von Stationen und einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen verfügt, um den zumindest in den vergangenen Jahren stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung zu tragen und weitere Menschen dazu zu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des Autos zu geben. Die Regio-S-Bahn könnte dadurch ein wichtiger Baustein zur

Verkehrswende in der Region Lübeck sein mit erheblicher Bedeutung nicht nur für Pendler:innen und Urlauber:innen, sondern auch als wichtiger Standortfaktor für die Stadtentwicklung Lübecks.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die zustimmende Stellungnahme.

Stellungnahme

Neben den zuvor schon erwähnten Strecken nach Lübeck-Travemünde und Neustadt, die schon jetzt ein Potential zur Taktverdichtung zum Halbstundentakt aufweisen, fordert die Hansestadt Lübeck auch eine Verdichtung des bisherigen Stundentaktes zum Halbstundentakt von Lübeck über Ratzeburg nach Büchen (spätestens ab 12/2025) sowie die Einführung einer neuen Regio-S-Bahn-Linie Lübeck - Eutin - Malente Nord (spätestens ab 12/2027). Letztere steht im engen planerischen Zusammenhang mit der Beschleunigung der Verbindung Kiel - Lübeck (zwei schnelle RE-Züge pro Stunde). Im Fall von Malente Nord könnte ebenso geprüft werden, inwieweit auch eine Verlängerung zum Standort der Landesfinanzschule (am ehem. Bahnhof "Holsteinische Schweiz") sinnstiftend erscheint. Langfristig sollte eine Weiterführung der Linie über Malente Nord hinaus bis Lütjenburg geprüft werden (wenn nicht in einem Ganzjahresverkehr, dann mit saisonalen Verkehren oder in einem innovativen Betriebsmodell), um eine touristisch attraktive direkte Anbindung zwischen der Hansestadt Lübeck und der Hohwacher Bucht herzustellen. Da die Bahnstrecke Malente - Lütjenburg sich im direkten Zulauf auf Lübeck befindet und zumindest bis Malente Nord ohnehin zukünftig durch die Regio-S-Bahn-Linie genutzt werden soll, sollte sie langfristig gesichert und im Hinblick auf diese Option untersucht werden.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen sind frühere Umsetzungen der Angebotskonzepte ausgeschlossen. Auch eine Realisierung ab 2030 ist nur möglich, wenn eine deutlich bessere finanzielle Grundlage für die Bestellung von SPNV-Leistungen sichergestellt wäre. Eine Reaktivierung der Strecke nach Lütjenburg ist derzeit aufgrund der geringen Nachfragepotentiale nicht geplant.

Stellungnahme

Nach Ansicht der Hansestadt Lübeck könnte auch die Bahnstrecke Lübeck Hbf - Lübeck-St. Jürgen - Lübeck-Schlutup ein potentieller Ast einer möglichen Regio-S-Bahn sein. Entsprechende Forderungen der Einwohner:innen wurden auch beim Bürgerbeteiligungsformat "Lübeck überMORGEN" deutlich zum Ausdruck gebracht. Auch vor dem Hintergrund zahlreicher Projekte zur Nachverdichtung in Lübeck-Schlutup sowie Potentialen im Tangentialverkehr (von Schlutup, Wesloe, Bradenbaum, Eichholz zu Uni, UKSH, Dräger-Werk) soll diese Verbindung zusammen mit der NAH.SH noch einmal einer Neubewertung unterzogen werden.

Erwiderung

Die 2011 für die Hansestadt Lübeck durchgeführte Untersuchung für eine Regio-S-Bahn hat kein ausreichendes Potenzial erkennen lassen. Eine erneute Untersuchung der Nachfragepotentiale ist denkbar, müsste aber von der Hansestadt Lübeck geleistet werden.

Stellungnahme

Ebenso sollte für die Strecke nach Travemünde perspektivisch ein 15-Min.-Takt geprüft werden. Beispielhaft sei hierzu auch auf die Bahnstrecke Rostock Hbf - Rostock-Warnemünde verwiesen, die im Schienenpersonennahverkehr größtenteils alle 7,5 bis 15 Minuten bedient wird und zusätzlich dazu auch noch über Intercity-Verbindungen verfügt.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen erscheint auch langfristig ein 15-min-Takt nach Travemünde als wenig realistisch. Es wird aber die Ansicht geteilt, dass auf dieser Strecke neue Fahrgastpotenziale zu akquirieren sind.

Stellungnahme

Für die Strecke nach Lüneburg sollte perspektivisch ein Halbstundentakt mit der Regio-S-Bahn nach Ratzeburg sowie ein Halbstundentakt mit RE-Zügen bis Lüneburg geprüft werden.

Erwiderung

Die bisherigen Überlegungen für eine S-Bahn-Lübeck gehen davon aus, dass auf der Strecke Ratzeburg - Büchen nur eine Zuggattung im Halbstundentakt verkehrt. Eine Trennung zwischen Regionalexpress und S-Bahn ist nicht vorgesehen und würde das Konzept nur unnötig verteuern.

Stellungnahme

Die Hansestadt Lübeck setzt sich dafür ein, dass als neue Stationen bis 2026 Lübeck - Kücknitz Waldhusen, Lübeck-Travemünde Hafenhaus und Lübeck-Genin realisiert werden.

Erwiderung

Eine vorgezogene Realisierung weiterer Stationen ist aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel kaum möglich.

Eine besondere Betrachtung verdient der Haltepunkt am Hafenhaus in Travemünde, der für einzelne Zubringerverbindungen zu den Fähren genutzt werden könnte und das Umsteigen von der Bahn auf das Schiff deutlich erleichtern würde. Hierzu hat es bereits Gespräche zwischen der Hafengesellschaft und der NAH.SH gegeben, bei denen die prinzipielle Machbarkeit dokumentiert wurde. Eine Aufnahme in den LNVP ist aber bisher nicht erfolgt, da noch unklar ist, ob und in welcher Trägerschaft der neue Haltepunkt entstehen könnte.

D0149#7

Stellungnahme

Weitere potentielle zu prüfende Stationen auf Lübecker Stadtgebiet im Zuge der Regio-S-Bahn wären: Lübeck-Vorwerk, Lübeck-Roddenkoppel, Lübeck-Buntekuh, Lübeck-Eichholz, Lübeck-Brandenbaum Heiweg, Lübeck-Wesloe Kirschenallee, Lübeck-Schlutuper Tannen, Lübeck-Schlutup, Lübeck Kronforder Allee, Lübeck-Blankensee.

Erwiderung

Die dargestellten Stationen sind z.T. nicht im LNVP enthalten, da zum Beispiel eine Nutzung der Strecke nach Schlutup für den SPNV derzeit auch in einem Konzept für eine S-Bahn Lübeck nicht gesehen wird. Einige der anderen genannten Haltepunktstandorte könnten auf ihr Potenzial geprüft werden.

D0150

D0150#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

S. 63 und S. 67:

Die Reaktivierung der Strecke Ascheberg - Neumünster sowie der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke Neumünster - Heide würde für erheblich attraktivere Fahrzeiten von Lübeck an Orte der Westküste sorgen. Dies begrüßt die Hansestadt Lübeck, denn bislang sind die Fahrzeiten im SPNV hier nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zur Reaktivierung der Strecke Ascheberg - Neumünster und dem Ausbau der Strecke Neumünster - Heide. Es wird zugestimmt, dass die Fahrzeiten im SPNV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden müssen.

D0151

D0151#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

S. 86:

Die Hansestadt Lübeck begrüßt den Ansatz, über Landesbuslinien ein hochwertiges Schnellverkehrsnetz zu etablieren, welches attraktive Verbindungen auf SPNV-fernen Korridoren oder auf Relationen ohne attraktive Direktverbindung im SPNV anzubieten. Bedarf wird hierbei vor allem für die folgenden Verbindungen gesehen:

- Lübeck - Stockelsdorf - Bad Segeberg
- Lübeck - Stockelsdorf - Ahrensböök
- Lübeck - Selmsdorf - Dassow (grenzüberschreitend nach MV)

Eine finanzielle Beteiligung des Landes vorausgesetzt könnte sich die Hansestadt Lübeck gut vorstellen, das Angebot auf diesen Relationen unter finanzieller Beteiligung für den jeweiligen Streckenanteil auf Lübecker Gebiet auf einen Halbstundentakt zu bringen. Hierbei könnten sich die Relationen Lübeck - Stockelsdorf - Bad Segeberg und Lübeck - Stockelsdorf - Ahrensböök im Abschnitt Lübeck - Stockelsdorf zu einem Schnellbusverkehr im attraktiven 15-Min.-Takt überlagern.

Erwiderung

Eine Beteiligung des Landes an der Finanzierung von Busverkehrsleistung ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen. Von genannten Verbindungen findet sich die Strecke Lübeck - Bad Segeberg im Landesinteresse. Die übrigen Verbindungen haben eher kleinräumig regionale Bedeutsamkeit.

D0152

D0152#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.2 Barrierefreiheit

S. 78:

Zum Thema Barrierefreiheit wird ausschließlich auf den SPNV eingegangen. Für den OPNV sollte zumindest der Hinweis den Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein" sowie Anhang aufgenommen und dieses als Rahmenrichtlinie definiert werden.

Erwiderung

Ein Hinweis auf den Leitfaden wurde im Hinblick auf Maßnahmen, die durch das Land gefördert werden, ergänzt. Da sich der LNVP schwerpunktmäßig auf den SPNV fokussiert, obliegt es den jeweiligen Gebietskörperschaften, den Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in den regionalen Nahverkehrsplänen als Rahmenrichtlinie zu definieren.

D0153

D0153#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

S. 88:

Für die überregionalen Busverkehre wird Barrierefreiheit vorausgesetzt. Eine Definition wird nicht genannt. Hier sollte der Hinweis auf den Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein" sowie Anhang erfolgen.

Erwiderung

Ein Hinweis auf den Leitfaden wurde in Kapitel 5.3.2 im Hinblick auf Maßnahmen, die durch das Land gefördert werden, ergänzt. Da sich der LNVP schwerpunktmäßig auf den SPNV fokussiert, obliegt es den jeweiligen Gebietskörperschaften, den Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in den regionalen Nahverkehrsplänen als Rahmenrichtlinie zu definieren.

HVV

D0134#1

Stellungnahme

Seite 31 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026, Bahnhof Altona Nord:

Die DB AG kündigt die Inbetriebnahme des Bahnhofes aktuell für 2027 an, siehe <https://bahnprojekt-hamburg-altona.de/das-projekt/zeitplan>.

Erwiderung

Vielen Dank für den Hinweis. Der LNVP wird dementsprechend angepasst.

Stellungnahme

Seite 49 3) Hamburg Elmshorn/S 4 West, letzter Anstrich der Aufzählung:

Ein Verzicht auf "massive Zugkilometerausweitungen" ist nur möglich, wenn

- statt der S4 ab Altona Nord die S 3 ab Pinneberg nach Elmshorn verlängert wird oder
- bei Verlängerung der S 4 ab Altona Nord die S 3 bereits in Altona Nord endet.

Beide Ansätze sind auf ihre betriebliche Umsetzbarkeit und ihre verkehrlichen Wirkungen hin zu prüfen.

Erwiderung

Vielen Dank für die unterstützende Stellungnahme. Die Anregung wird berücksichtigt.

Stellungnahme

Seite 61 10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg Geesthacht, Stufe 2:

Der auszubauende eingleisige Abschnitt liegt zwischen Hamburg Hbf und HH-Bergedorf.

Erwiderung

Es wird erwähnt, dass die Strecke zwischen Berliner Tor und Tiefstack zweigleisig ausgebaut werden muss. Dieser Abschnitt liegt zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Bergedorf.

Stellungnahme

Seite 66 14) Reaktivierung Uetersen Tormesch, erster Absatz:

Bezüglich des Themas "überdeckelte Eisenbahntrasse" verweisen wir auf die Ausführungen in der "Machbarkeitsstudie Geesthacht - Bergedorf", wonach es sich hierbei nicht um einen sinnvollen Ansatz handelt.

Erwiderung

Bei der Betrachtung der Optionen für die Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen - Tormesch hat sich ergeben, dass dieser Ansatz für die Gesamtstrecke zu teuer ist, für einen kurzen Abschnitt vor dem Bahnhof Tormesch aber durchaus sinnvoll sein könnte, um den Bus staufrei zum Bahnhof zu führen.

Stellungnahme

Seite 68 16) SPNV-Anbindung an den Hamburger Flughafen:

Es bleibt unklar, ob

- Die Fahrten in die S-Bahn-Strecke Rübenkamp Ohlsdorf Flughafen einfädeln sollen
- Eigene Infrastruktur von der GUB bis zum Flughafen vorgesehen ist
- Beide Ansätze untersucht werden sollen.

Eine wesentliche künftige Randbedingung im Gebiet Sengelmannstraße Gleisdreieck ist die U5.

Erwiderung

Genauere Pläne zur Flughafen-Anbindung bestehen bisher nicht. Diese sind noch zu erarbeiten.

Danke für den Hinweis auf die U5.

Stellungnahme

Seite 71 -Deutschland-Takt, letzter Absatz:

Eine Verdoppelung der Zuglängen führt nicht zu einer Verdoppelung der Sitzplatzkapazitäten pro Stunde. Zugfahrten, die bisher die andere Gleishälfte benutzen und z.B. wegen der Unpaarigkeit des betrieblichen Durchbindungspotenzials entfallen müssten, sind gegenzurechnen.

Erwiderung

Nach unserem Verständnis können alle SPNV-Züge im Deutschlandtakt eine eigene Bahnsteigkante auf kompletter Länge belegen und damit kann bei jedem Zug die Kapazität im Vergleich zu heute verdoppelt werden.

D0134#7

Stellungnahme

Seite 92ff. -HVV-Belange:

Grundsätzlicher Hinweis: Ab 04. Oktober 2021 schreibt sich der HVV nicht mehr in Versalien, sondern klein, d.h. statt "HVV" nun "hw". Wir bitten um Berücksichtigung bei der anstehenden Fortschreibung des LNVP-Entwurfes.

Korrekturhinweis: Hamburger Verkehrs-Verbund => Hamburger Verkehrsverbund

Der Kreis Steinburg gehört ab 01. Januar 2022 und damit in der Laufzeit des hier behandelten LNVP zum Gültigkeitsbereich des HVV-Tarifs. Wir bitten deshalb um

- nachfolgende Formulierung "... sowie der hw mit seinem Tarif für Fahrten innerhalb von Hamburg und den fünf schleswig-holsteinischen Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Steinburg (ab 01.01.2022)."
- Anpassung von Abbildung 10.

Erwiderung

Der Hinweis wird berücksichtigt.

IHK Flensburg

D0109

D0109#1

Stellungnahme

Inhalte und Ziele des LNVP werden unterstützt, da Sie aus Sicht der IHK grundsätzlich geeignet sind, die Nutzung des SPNV/ÖPNV zu steigern und damit einen Beitrag zur postulierten und gewünschte Dekarbonisierung zu leisten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Projekte Zustimmung finden.

Stellungnahme

Die IHK schlägt vor, die Implementierung von ETCS zur Digitalisierung des Fahrbetriebs vorrangig zu priorisieren und zu implementieren.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegen aber in erster Linie in Hand der DB Netz AG, bzw. der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei eine Unterstützung der neg bereits erfolgt.

Stellungnahme

Tourismus kann in vielen ländlich geprägten Regionen dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und somit die allgemeine Standortqualität zu verbessern. Öffentlicher Alltags- und Freizeitverkehr müssen dafür besser verzahnt werden, um Nutzungssynergien zu ermöglichen.

Erwiderung

Vgl. hierzu LNVP-Kapitel 5.3.3. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, sowohl von Alltags- als auch Freizeitverkehren, soll über ein verlässliches Taktsystem erreicht werden.

Stellungnahme

S.5

- Ein relevanter Schub in der Nutzungsänderung hin zu Bahn und Bus kann nur gelingen, wenn ausreichend P+R-Stellplätze an den relevanten Knotenpunkten zur Verfügung stehen. Hier ist über das Land SchleswigHolstein ein entsprechendes Konzept zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nötig ggf. mit Anreizen für private Lösungen.

Erwiderung

Der Bau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen wird von der NAH.SH ausdrücklich unterstützt und auch finanziell gefördert.

D0109#6

Stellungnahme

S.11

- Ziel 5: Klimaneutraler SPNV wird ausdrücklich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S. 13

- Die Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad nach Corona scheint insbesondere mit der Ausweitung der Takte auf den Hauptstrecken und den Maßnahmen in touristisch relevanten Gebieten sehr zielführend. Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang auch das neue, angekündigte Angebot als Home-Office-Ticket.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden, und Ideen wie das Home-Office-Ticket Anklang finden.

Stellungnahme

S.15

- Neue Finanzierungsinstrumente: Wegen der steigenden Zahl von Maßnahmen und Projekten ist die Stärkung der Finanzierungsseite in den nächsten Jahren ganz besonders wichtig. Deshalb befürwortet die IHK die Erhöhung und weitere Verstetigung der Regionalisierungsmittel sowie die Ausweitung der Möglichkeiten der Refinanzierung der NAH.SH. Darüber hinaus ist eine bessere Zusammenarbeit der Akteure in der Verkehrsplanung nötig (Planung aus einem Guss) verbunden mit einem professionellen Fördermittelmanagement. In diesem Kontext sollte das Land beim Fördermittelmanagement den Kommunen Unterstützungsangebote machen, um diese bei Bedarf zu befähigen, geförderte Mobilitätsangebote bzw. -infrastrukturen anbieten zu können.

Erwiderung

Das bei der NAH.SH GmbH aktuell im Aufbau befindliche mobileteam kann Kommunen eine Erstberatung zu diesem Thema bieten. Kerntätigkeit des im ersten Schritt 3-köpfige Teams ist jedoch die Beratung der Kommunen bei der Konzeption und Planung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

NAH.SH hat bereits in der Vergangenheit gemeinsam mit regionalen Aufgabenträgern erfolgreich Fördermittel des Bundes akquiriert. Der Aufwand der Antragstellung, Bearbeitung und Abwicklung ist für alle Beteiligten hoch. Da sich der Einsatz lohnt, ist eine Professionalisierung der Akquisetätigkeit auf Verbundebene und ggf. Aufbau angemessener Ressourcen prüfenswert.

Stellungnahme

S.17

- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität: Die Maßnahmen werden vollumfänglich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Unterstützung unserer Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung.

Stellungnahme

S. 18

- Fahrplanangebots- und Infrastrukturbaumaßnahmen: Die Maßnahmen werden ausdrücklich unterstützt. Es fehlt allerdings die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke 1011 Jübek Husum, die de facto als Nebenprodukt der Elektrifizierung der Marschbahn ab Itzehoe notwendig wird. Zu diesem Ergebnis kommt die Variantenbetrachtung im Zuge der Machbarkeitsstudie des Landes zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe-Westerland zur Versorgung der Marschbahn mit Bahnstrom. Die Elektrifizierung der Strecke ergibt sich dabei aus den Abständen der Unterwerke und der Notwendigkeit, Redundanzen vorzuhalten, wenn ein Unterwerk ausfällt. Der LNVP sollte daher um diese notwendige Maßnahme ergänzt werden bzw. auf die Elektrifizierung der Strecke 1011 hinweisen. Nicht aufgeführt ist außerdem die bundesweit erste ETCSAnwendung für NE bzw. auch in SH auf der Strecke Niebüll Grenze Esbjerg. Da diese fortschrittliche Maßnahme vom Land Schleswig-Holstein gefördert wird, sollte sie dringend aufgeführt werden (s. auch Hinweis zu Seite 99). Bei Verzögerungen der Infrastrukturentwicklung auf Nebenstrecken, deren Ausbau durch DB Netz bzw. den Bund nicht priorisiert wird, sollte geprüft werden, ob diese Strecken vom Land erwarben werfdlen können.

Erwiderung

Die Elektrifizierung Jübek - Husum ist von der Finanzierung abhängig. Sollte eine Finanzierung ermöglicht werden, könnte diese ggf. im Zusammenhang mit der Marschbahnelektrifizierung umgesetzt werden.

Stellungnahme

Strecke Süderbrarup-Kappeln: Kappeln mit seinen 8.600 Einwohnerinnen und Einwohnern ist ein florierender Tourismusstandort mit weit überdurchschnittlichen Wachstumsraten bei Gästen und Übernachtungen. 2015 verzeichnete Kappeln noch rund 90.000 Übernachtungen. Im Jahr 2020 waren es trotz Corona-Pandemie bereits rund 380.000 Tendenz weiter steigend. Leider ist die verkehrliche Anbindung Kappelns ungenügend. Es fehlt eine Bahnanbindung, so dass die Mehrheit der Gäste im eigenen PKW anreist bzw. anreisen muss. Vor dem Hintergrund der klimapolitischen Diskussionen und Ziele ist dies nicht zufriedenstellend. Dabei wäre Kappeln mit vergleichsweise geringem Aufwand an die Bahn anzubinden. Eine Anbindung per Bahn würde es den Kunden ermöglichen, Kappeln bequem auf der Schiene zu erreichen. Die Folge wären deutlich weniger PKW-Anreisen. Dies würde vor Ort weniger motorisierten Individualverkehr sowie weniger MIV-gebundenen Infrastruktur(flächen)bedarf bedeuten. Eine Ertüchtigung des Teilabschnitts zwischen Süderbrarup und Kappeln sollte daher zumindest ernsthaft geprüft werden.

Erwiderung

Die Busverbindungen zwischen Süderbrarup und Kappeln wurden bereits deutlich verbessert.

Darüber hinaus hat die NAH.SH im Sommer 2021 erstmals Saisonverkehre zwischen Eckernförde und Kappeln an den Wochenenden unterstützt.

Langfristig ist ein dauerhafter SPNV nach Kappeln denkbar und im LNVP auch im Rahmen des Aufbaus einer S-Bahn Kiel berücksichtigt.

Stellungnahme

- Zu Projekt 14/16: die Anbindung des Hamburger Flughafens über Pinneberg und die Hamburger Güterumgehungsbahn zu priorisieren, um den Flughafen Hamburg für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV besser anzubinden. Die Planungen für das zweite Gleis auf der Güterumgehungsbahn sollten so früh wie möglich aufgenommen werden (Ss. u. zu S. 68).

Erwiderung

Der weitere Umgang mit einem Ausbau der Hamburger Güterumgehungsbahn liegt in den Händen Hamburgs. Er wird dort derzeit eine erste umfassendere Studie zu den Möglichkeiten einer Nutzung der GUB für den SPNV erarbeitet. Grundsätzlich sehen wir hier sehr interessante Potenziale, nicht nur in der Flughafen-anbindung.

Stellungnahme

Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030; Tarif: Jobticket: Die Einführung eines neuen Jobtickets ist geeignet, die Kundenbindung zu erhöhen. Die IHK bemängelt, dass es nicht gelungen ist, ein Angebot für Abnahmemengen unter 5 zu machen. Gerade vor dem Hintergrund der explizit kleinteiligen Unternehmensgrößenstruktur in Schleswig-Holstein sollte hier durch das Land/NAH.SH nachgesteuert werden.

Erwiderung

Das neue NAH.SH-Jobticket ersetzt das Vorgängerangebot NAH.SH-Firmenabo. Im Zuge der Einführung wurde die vorherige Mindestbestellmenge von 10 Tickets auf 5 Tickets gesenkt, sodass das Angebot für kleinere Betriebe deutlich attraktiver gestaltet wurde.

Es wird fortlaufend untersucht, wie das Produkt weiterentwickelt werden kann, um den Bedürfnissen von Arbeitgebern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestmöglich zu entsprechen.

Stellungnahme

Für ÖPNV/SPNV-Nutzerinnen und Nutzer bzw. einen touristischen/ortstremden ÖPNV/SPNV-Kunden sind Wegweisungen und Infotafeln, die darauf hinweisen, wie man zur nächsten Haltestelle kommt bzw. wo der Anschlusszug oder -bus verkehrt, sehr wichtig. Leider mangelt es an solchen Hinweisschildern regelmäßig gerade auch in touristisch hochfrequentierten Regionen. Aus Sicht der IHK sollten touristische Hotspots überall ausgeschildert sein bzw. Hinweise darauf zu finden sein, wie man dort mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welcher Anschlussverbindung hingelangt. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH stellt die Hintergrundtechnik für den Bezug der Echtzeitinformationen bereit, darunter Anschlusssicherung und die Datenversorgung von Abfahrtstafeln. Unter anderem gehören in diesen Bereich Server, die Protokolle zur Versorgung der Anzeiger stellen. Diese Technik steht explizit den Kommunen bereit und wird bereits intensiv genutzt. Die Beschaffung der Anzeigen liegt bei den Kommunen.

Stellungnahme

Die Verbindungssuche über die Website fokussiert auf die Eingabe von Haltestellen. Dies setzt allerdings in der Regel Ortskenntnisse voraus und ist damit nicht kundenorientiert besonders wenn man an Neu-, Gelegenheits- und touristische Kunden denkt. Die IHK schlägt vor, bei der Verbindungssuche auch eine Schlagwortsuche zu ermöglichen (bspw. Namen von touristischen Hotspots, Institutionen, etc.). Im Ergebnis würde angezeigt werden, wie man von einem Startpunkt (möglicherweise durch unterschiedliche Verbindungen) zum gewünschten Ziel gelangt, ohne die Haltestelle des Zieles kennen zu müssen. Dies erhöht den Kundennutzen und trägt zur Akzeptanz bei, was letztlich dazu führen dürfte, dass mehr Menschen den ÖPNV/SPNV nutzen. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Auskunftssysteme und die Anmerkung wird mit aufgenommen. Alternativ können KundInnen direkt über den NAH.SH Liniennetzplan eine Verbindung suchen, in dem sie auf Start-/ Zielorte klicken oder ihre Adresse eingeben: <https://www.linienetz.nah.sh/>. Die Einbindung von Schlagworten (POIs) ist für dieses Jahr in Zusammenarbeit mit Kommunen und Tourismusakteuren geplant.

Stellungnahme

Elektronische/digitale Stellwerke: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Digitalisierung von Stellwerken zu weniger Kapazitäten führen sollte. Im Gegenteil, die Digitalisierung zielt hier darauf ab, die Infrastruktur effizienter zu machen und so Kapazitäten zu steigern. Die Aussage sollte daher geprüft und angepasst werden.

Erwiderung

Selbstverständlich muss die Einrichtung von elektronischen/digitalen Stellwerken nicht mit einer Verringerung der Kapazitäten einhergehen. In der Vergangenheit wurde jedoch oftmals die Einrichtung neuer Stellwerkstechnik genutzt, um Stelleinheiten zu reduzieren. Dadurch wurden auch Kapazitäten für bestimmte Betriebssituationen reduziert.

Stellungnahme

S. 24

- Die geplanten Maßnahmen sind zu begrüßen, da sie zum einen die Sicherheit auf und im Umfeld der Schiene erhöhen und zum anderen die Zuverlässigkeit. Diese Maßnahmen sind ein Baustein, die den Umstieg auf die Bahn unterstützen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0109#20

Stellungnahme

S.27

- Die Fahrzeugreserven sind zu begrüßen. Verspätungen und Zugausfälle können damit kompensiert und die Verlässlichkeit und damit der Umstieg auf die Bahn verbessert werden.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S. 34

- Wir begrüßen den nächsten Abschnitt des Streckenausbaus Kiel-Lübeck: Kiel-Preetz. Die Schienenverbindung zwischen den beiden größten Oberzentren Schleswig-Holsteins gehört zu den am meisten genutzten Eisenbahnverbindungen im Land. Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert und größtenteils eingleisig. Wegen ihres Ausbauzustandes ist die Strecke nur eingeschränkt leistungsfähig. Die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Preetz bringt eine Beschleunigung auf dem Abschnitt und der Strecke KielLübeck insgesamt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass der Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck bzw. Kiel - Preetz auf Zustimmung stößt.

Stellungnahme

S.35

- S21 Durchbindung der Hamburger S-Bahn bis nach Kaltenkirchen: Die IHK fordert weitere Untersuchungen für die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes in Höhe Gewerbegebiet zwischen Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen-Süd. Ggf. Sind Möglichkeiten der privaten Realisierung zu prüfen.

Erwiderung

Der Nutzen des vorgeschlagenen Haltepunkts soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte.

Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit der Halte in den Fahrplan notwendig.

Erst dann kann beurteilt werden, ob diese Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

Stellungnahme

S. 36

Wir begrüßen die Reaktivierung der Strecke Rendsburg-Rendsburg Seemühlen. Die Strecke hat im Raum Rendsburg eine wichtige Bedeutung im Regional- und Nahverkehr. Auch die mögliche Fortsetzung bis Fockbek sollte mittelfristig geprüft werden.

Erwiderung

Vielen Dank für ihre Unterstützung.

Stellungnahme

S. 38

- Die Reaktivierung der Strecke Kiel-Schönberger Strand ist bereits seit einigen Jahren in der Planung. Die Umsetzung sollte zeitnah erfolgen, auch um den Umstieg auf dieser attraktiven Relation beschleunigt zu erleichtern.

Erwiderung

Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen.

D0109#25

Stellungnahme

S. 39

- Die geplante Reaktivierung der Strecke Wrist - Kellinghusen begrüßen wir.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0109#26

Stellungnahme

S. 40

- Die geplante Beschleunigung auf der Strecke Neumünster-Norderstedt begrüßen wir sehr.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S.42

Neben dem Bau der zusätzlichen Gleise kann ein Umbau des Bahnhofs Elmshorn zu Kapazitätserhöhung und Fahrplanverbesserung beitragen. Aktuell hat der Bahnhof Elmshorn neben einem separaten Gleis für die AKN-Züge drei Bahnhofsgleise. Deshalb münden die jeweils zweigleisigen Schienenstrecken Richtung Kiel/Flensburg bzw. Richtung Westerland mit insgesamt vier Streckengleisen in nur drei Bahnhofsgleise. Mit der Schaffung eines vierten Bahnsteiggleises sowie dem Umbau des nördlichen Bahnhofskopfes kann eine zweigleisige Einbindung der Strecke von/nach Westerland erfolgen und zur Fahrplanverbesserung beitragen.

Erwiderung

Der Ausbau ist im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen. Die Planungen haben hierzu begonnen. Die NAH.SH begleitet dieses Vorhaben.

Stellungnahme

S.45

- Taktverdichtung (Abbildung): Die Darstellung der Taktverdichtung in der Karte sind für den Abschnitt Husum-Niebüll und auf der Strecke Niebüll-Flensburg teilweise irreführend. Auf der Strecke Husum-Niebüll wird es künftig einen 30-Minuten-Takt geben. Gleiches gilt für die Teilstrecke Schafflund-Flensburg. Dies sollte korrigiert werden.

Erwiderung

Die Abbildung wird überarbeitet. Der 30-Minutentakt zwischen Schafflund und Flensburg wird noch nicht in der Darstellung übernommen. Er könnte konkretisiert werden, wenn insgesamt das Projekt "Innenstadtbahnhof Flensburg" Fahrt aufnimmt.

Stellungnahme

Die folgenden Ausführungen beruhen auf der Annahme des LNVP, dass auf der Achse Hamburg Pinneberg Elmshorn langfristig je Stunde drei RE-Züge zum Hamburg Hauptbahnhof, zwei Regionalbahnen zum Hamburger Hauptbahnhof und drei S-Bahnen nach Altona geführt werden sollen. Wir verstehen die Ausführungen dahingehend, dass zwischen Pinneberg und Elmshorn ein drittes und viertes Gleis gebaut werden sollen, auf denen nur die Gleichstrom-S-Bahn verkehren wird ("Die Gleichstrom-Express-S-Bahn verkehrt unabhängig vom Fern-, Regional- und Güterverkehr und damit zuverlässiger als eine S-Bahn im Mischbetrieb.", Entwurf LNVP S. 49; "Die S4 West soll auf eigener Infrastruktur als Verlängerung der vorhandenen S-Bahn-Gleise ab Pinneberg bis Elmshorn verkehren.", Gutachten OdeS, Landtag SH Umdruck 19/5543, S. 87).

Die Einrichtung einer S-Bahn-Linie bis Elmshorn wird grundsätzlich begrüßt. Es ist sinnvoll, zwischen Pinneberg und Elmshorn ein drittes und viertes Gleis zu bauen, um neue Kapazitäten zu schaffen.

Ziel aus Sicht der schleswig-holsteinischen Wirtschaft muss es aber sein, diese Chance neuer Infrastruktur zu nutzen, um auch mehr Kapazitäten für Güterverkehre zu schaffen. Die Gütermengen, die von und nach dem Industriegebiet Brunsbüttel und Jütland transportiert werden, werden aus Sicht der IHK perspektivisch steigen. Nicht sinnvoll wäre es, das dritte und vierte Gleis nur mit je drei S-Bahnen pro Stunde und Richtung zu belegen. Es müssen mehr Züge, z. B. die RB-Züge, auf das dritte und vierte Gleis verlegt werden. Der entstehende Mischbetrieb ist zugunsten zusätzlicher Trassen für den Güterverkehr auf dem ersten und zweiten Gleis hinzunehmen.

Erwiderung

Es ist kein Gleichstrombetrieb geplant, damit die zusätzlichen Gleise bei Bauarbeiten auch flexibel durch andere Züge genutzt werden können.

Ein Mischbetrieb mit beispielsweise einer S-Bahn und Regionalbahn auf einem Gleis wird derzeit geprüft.

Stellungnahme

Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe: Die Vorschläge aus dem Ideenwettbewerb "Bäderbahn" sind nach Prüfung auf Umsetzung in den LNVP aufzunehmen.

Erwiderung

Die Prüfung und Ausarbeitung der Vorschläge erfolgt derzeit. Mit den Akteuren vor Ort wird erörtert, wie eine Umsetzung vorangebracht werden kann. Die Planungen sind allerdings noch nicht hinreichend konkret, um in den LNVP aufgenommen zu werden. Zudem berücksichtigen die Planungen auch Bereiche, für die nicht der LNVP gilt, sondern regionale oder lokale Strategien auszuarbeiten sind.

Stellungnahme

Auch das Zentrum des Landes mit seiner Landeshauptstadt und ihrem Umland können in Wirtschaft und Wissenschaft wichtige Partner für Kopenhagen und die dänische "Hinterlandregion" der Querung sein. Das setzt aber voraus, dass Kiel eine adäquate Verkehrsanbindung an die Feste Fehmarnbeltquerung erhält. Auf der Schiene existiert zurzeit keine Anbindung an die dänisch-südschwedische Metropolregion Kopenhagen/Malmö. Daher sollten bereits jetzt Konzepte zur verkehrlichen Anbindung des Zentrums Schleswig-Holsteins an die Wachstumsachse Hamburg-Kopenhagen erarbeitet werden. Als einen wichtigen ersten Schritt dazu wird die Erarbeitung eines Konzepts zur Optimierung der Verbindung Kiel-Kopenhagen via Lübeck erachtet.

Erwiderung

Die Strecke Kiel - Lübeck soll umfangreich ausgebaut werden, sodass die Fahrzeit auf 54 Minuten verkürzt werden kann. Zudem wird der Halbstundentakt verbessert werden. Weitere Ausbauschritte hängen vom Nachfragepotential und den Ausbaukosten ab.

Stellungnahme

S.57

- Zusammen mit der Entwicklung des höherwertigen ÖPNV-Systems in Kiel sollte die Verknüpfung mit einer S-Bahn ins Kieler Umland geplant werden. Nur so kann die Mobilitätswende erfolgreich für die gesamte Region umgesetzt werden.

Erwiderung

Wir befinden uns im ständigen Austausch mit der Stadt Kiel und gleichen die Planungen der Stadt für ein hochwertiges ÖPNV-System mit den S-Bahn-Planungen ab.

Stellungnahme

S.59

- S-Bahn Lübeck: Diese Maßnahme wird begrüßt. Es stellt sich die Frage nach der verbleibenden Kapazität auf der Schieneninfrastruktur, wenn die Fehmarnbeltquerung in Betrieb geht, der Deutschlandtakt eingeführt wird, die Bäderbahn in Betrieb ist und zusätzliche S-Bahnzüge rollen sollen. Unverständlich bleibt auch, warum die Priorisierung dieser Maßnahme hinter der Stadtbahn Kiel zurückbleibt.

Erwiderung

Langfristig muss der Abschnitt Lübeck - Bad Schwartau ausgebaut werden, um alle Verkehre aufnehmen zu können. Der Ausbau ist in die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen aufgenommen worden.

Beide S-Bahn-Systeme (für Kiel und Lübeck) werden als in etwa gleichwertig eingeschätzt. Die Priorisierung der S-Bahn Kiel ergibt sich aus den etwas höheren Einwohnerzahlen.

Stellungnahme

S.61

- Reaktivierung Bergedorf/Hamburg Geesthacht: Die IHK spricht sich dafür aus, eine Reaktivierung von Marktbefragungen abhängig zu machen. Ein Umstieg in Hamburg-Bergedorf scheint zumutbar. Deshalb könnte eine direkte Anbindung nach Hamburg zunächst zurückgestellt und abhängig gemacht werden von der weiteren Siedlungsentwicklung und Gewerbeentwicklung in Geesthacht.

Erwiderung

Die Finanzierung einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf bedingt den Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzens. Im Rahmen dieses LNVP wird die Reaktivierung in zwei Stufen skizziert. Die umsteigefreie Expressverbindung zwischen Geesthacht und Hamburg Hbf würde erst durch die Umsetzung der Stufe 2 Realität.

D0109#36

Stellungnahme

S. 63

- Wir begrüßen die geplante Reaktivierung Neumünster-Ascheberg.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zur Reaktivierung der Strecke Neumünster - Ascheberg.

Stellungnahme

S. 66

- Die kurzfristig geplante Busverbindung Uetersen-Tornesch und die darauf aufbauende, langfristige geplante Reaktivierung der Bahnlinie Uetersen-Tornesch, begrüßen wir.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zum weiteren Umgang mit der Verbindung Uetersen-Tornesch.

Stellungnahme

S. 68

- Anbindung Flughafen Hamburg

- Die Anbindung des Hamburger Flughafens erneut zu prüfen, hier über die Hamburger Güterumgehungsbahn, begrüßt die IHK ausdrücklich und regt dringend an, diese Maßnahme zu priorisieren, um den Zugang zum Flughafen für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV zu vereinfachen.
- Für dieses Projekt sollte systemübergreifend in Bezug auf Oberleitung und Stromschiene gedacht werden, da die Einfahrt in den Flughafentunnel zum S-Bahn-Netz gehört, andererseits die Zuführung der Verkehre aus Schleswig-Holstein systemflexibel (RE/RB/S) möglich sein sollte.
- Sofern dieses Projekt mit dem Projekt 14 (Reaktivierung Uetersen Totesch Pinneberg Güterumgehungsbahn) verbunden wird, gehen wir davon aus, dass vom Flughafen Hamburg auch andere Endbahnhöfe als Uetersen direkt angefahren werden sollen, z. B. Itzehoe oder Neumünster.

Erwiderung

Es wird untersucht werden, wie der Hamburger Flughafen von Schleswig-Holstein aus besser angebunden werden kann. Neben der Anbindung über die Güterumgehungsbahn wird auch eine Anbindung an das AKN-Netz oder die Hochbahn betrachtet. Eventuell ist aber auch eine Ausweitung der Busanbindung eher umsetzbar.

Stellungnahme

S.69

- Streckenverkürzung Elmshorn Itzehoe: Die Maßnahme wird begrüßt, da sie u. a mehr Trassen für den Güterverkehr zwischen Elmshorn und Itzehoe schafft. Die IHK geht davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Marschbahn von und zum Industriegebiet Brunsbüttel sowie Jütland weiter zunehmen wird. Die Anbindung Glückstadts muss auch weiterhin sichergestellt sein. Dies sollte im LNVP deutlich gemacht werden.

Erwiderung

Vielen Dank für ihre Unterstützung. Die Anbindung von Glückstadt ist weiterhin vorgesehen.

Stellungnahme

S. 74

Bahnhof Elmshorn: Die Aufwertung des Bahnhofs Elmshorn als dem Bahnhof mit der drittnächsten Fahrgastfrequenz Schleswig-Holsteins wird ausdrücklich begrüßt. Dies wird unmittelbar die Elmshorner Einzelhandelsunternehmen im Bahnhofsumfeld und darüber hinaus stärken. Mittelbar stärkt diese Maßnahme auch die Elmshorner Unternehmen insgesamt, da mit einem attraktiven Bahnhof die Stadt Elmshorn mit ihren Unternehmen auch für Einpendler attraktiver wird. Ein gutes Beispiel dafür sieht man am Bahnhof Pinneberg.

Erwiderung

Die Modernisierung des Bahnhofs Elmshorn ist für die NAH.SH ein wichtiges Projekt. In seinem heutigen Zustand erfüllt der Bahnhof seine Aufgaben nicht mehr.

Stellungnahme

S. 72

- Bahnhof Schleswig:

Der Schleswiger Bahnhof wurde 2013 an einen Privatinvestor verkauft. Die ihm zugeschriebene Funktion als Raum für Wetterschutz, Aufenthalt, Information, Versorgung und Dienstleistungen kann er im Moment nur rudimentär erfüllen. Der neue Eigentümer erfüllt die Auflagen und Erwartungen nur zum Teil und /oder mit Verzögerungen und häufig erst nach gerichtlichen Auseinandersetzungen. Als Alternative wird derzeit der Bau eines neuen Gebäudes in unmittelbarer Bahnhofsnähe erwogen, dass die o.g. Funktion erfüllen könnte. Die NAHSH wird um Unterstützung gebeten.

Erwiderung

Die Entwicklungen am Bahnhof Schleswig werden sehr bedauert. Die NAH.SH war in diesen Prozess nicht einbezogen. Auch örtliche Stellen der DB AG haben vom Verkauf abgeraten. Sollte es nicht gelingen, das Gebäude wieder in eine Fahrgastnutzung zu bringen, dann können Planung und Realisierung eines für den Fahrgast attraktiven Bahnhofsumfeldes und Empfangsgebäudes unterstützt werden.

Stellungnahme

S. 77

- Reaktivierung Bahnhof Itzehoe-Alsen: Die Reaktivierung des Bahnhofs Itzehoe-Alsen bietet die Chance, das Gewerbegebiet De-Vos-Straße für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende an den SPNV anzuschließen. Voraussetzung dafür ist die Verlagerung des Bahnhofs ein Stück nach Süden etwa in Höhe der A23.

Erwiderung

Der genaue Standort der Station ist noch festzulegen. Hierfür wird das Gespräch mit der Stadt Itzehoe gesucht.

Stellungnahme

S.78

- Das Ziel, 100 Prozent barrierefrei zu werden, wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte allerdings versucht werden, dieses Ziel noch zügiger zu erreichen. Nur so gelingt es, allen Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, Nahverkehrsangebote zu nutzen. Dies ist sowohl aus betrieblicher Sicht bspw. mit Blick auf die Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig als auch für die touristische Attraktivität von besonderer Relevanz.

Erwiderung

In den vergangenen Jahren wurde durch Bahnhofsausbauprogramme, den mittlerweile überwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und durch verbesserte Informationsmedien bereits sehr viel erreicht. Im Schienenverkehr sind nur noch wenige Bahnstationen nicht barrierefrei. Die letzten Lücken im Netz der barrierefreien Stationen werden nach und nach geschlossen. Einige Stationen sind aber erst im Zuge größerer Streckenausbaumaßnahmen "umbaufähig" (z.B. Bargteheide an der S4 Ost) und diese Streckenausbaumaßnahmen nehmen leider noch einige Zeit in Anspruch.

Stellungnahme

S.90

Mobilitäts-App für SH (und HH): Richtigerweise wird festgestellt, dass die öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum zunehmen und dieser Prozess voranschreiten wird. Aus Kundensicht ist die Lage allerdings bereits unübersichtlich und wird wahrscheinlich noch übersichtlicher werden. Das motiviert nicht zum Umstieg auf Nahverkehrs- bzw. Sharingangebote, sondern schreckt eher ab. Will man nicht erreichen, dass der Kunde überfordert wird, muss aus Sicht der IHK dringend der Komfort und die Usability für den Kunden verbessert werden. Hierzu sollte eine integrierte Mobilitäts-App entwickelt werden, die möglichst alle öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote einschließt. Aufgrund der engen Verkehrsbeziehungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg, sollte eine solche App entweder gemeinsam mit Hamburg oder zumindest im engen Austausch mit den dortigen Akteuren entwickelt werden. Von einer schleswig-holsteinischen Insellösung wird abgeraten. Der Kundennutzen sollte zu jeder Zeit im Vordergrund stehen.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet daran, die NAH.SH-App um weitere Mobilitätsangebote zu erweitern, um Mobilität aus einer Hand anbieten zu können. Dabei ist die erweiterte NAH.SH-App so aufgebaut, dass damit auch Angebote in Hamburg gebucht werden könnten.

Stellungnahme

Weiterentwicklung des Tarifs im Grenzverkehr zw. Deutschland und Dänemark: Die Weiterentwicklung des Tarifangebots wird grundsätzlich begrüßt, wenngleich die Vereinheitlichung des Tarifangebots innerhalb Schleswig-Holsteins weiter vorangetrieben werden sollte. Ferner wird u.a. für Pendler eine Weiterentwicklung des Tarifangebots für den Grenzverkehr zwischen Dänemark und Deutschland angeregt. Das Nachbarticket und auch das Grenzkieker-Ticket stellen noch keine zufriedenstellende Lösung für diese Zielgruppe dar.

Erwiderung

Diese Anregungen werden im Tarifentwicklungsplan aufgegriffen, mit dem die Weiterentwicklung des SH-Tarifes vorangetrieben werden soll.

Stellungnahme

Regionale Vernetzung der Tarifangebote: Um die Attraktivität des ÖPNV für Touristen vor Ort zu erhöhen, muss nicht nur das ÖPNV-Angebot verbessert, sondern auch das Tarifangebot durch eine stärkere regionale Vernetzung attraktiver werden. Insbesondere Kur- und Gästekarten sind auf lokaler und regionaler Ebene geeignete Instrumente, um die touristische Nutzung Öffentlicher Verkehrsangebote deutlich zu erhöhen und somit strukturbildende Wirkung in ländlichen Regionen zu erzielen. Das Thema fahrscheinloser Nahverkehr, bei dem die ÖPNV-Leistung in Gästekarten ohne erkennbare Mehrkosten für den Gast integriert sind, wurde in einigen Destinationen bereits erfolgreich erprobt und sollte für weitere Regionen entwickelt und vorangetrieben werden.

Erwiderung

Ab 2022 wird auch in Schleswig-Holstein, zunächst mit einigen Gemeinden an der Ostseeküste, die ÖPNV-Nutzung für das Verbundgebiet in die Gästekarten integriert werden.

Stellungnahme

S. 99

Leider fokussiert der LNVP beim Thema Digitalisierung einseitig auf den Vertrieb und die Fahrgastinformation. Vollkommen unberücksichtigt bleibt jedoch das Mega-Thema ETCS und Digitalisierung des Schienenverkehrs. Umso verwunderlicher ist dies, wenn man berücksichtigt, dass die bundesweit erste ETCS-Anwendung für NE bzw. auch in SH auf der Strecke Niebüll Grenze Esbjerg bereits umgesetzt wird. Die Maßnahme ist vom Land Schleswig-Holstein gefördert. Leider fehlt die spezifische Maßnahme genauso wie das generelle Thema ETCS. Durch digitale signaltechnische Ausrüstungen an Infrastruktur und Fahrzeugen ließen sich mittelfristig erhebliche Rationalisierungspotentiale im Fahrbetrieb erlangen. Aufgrund erheblicher Personalengpässe in der Branche, wird die angestrebte Angebotserweiterung die aktuell parallel überall in Deutschland anläuft nur durch weitreichende Digitalisierung des Fahrbetriebs (automatisiertes Fahren) gelingen. ETCS muss vor diesem Hintergrund dringend entsprechend im LNVP gewürdigt werden.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegt aber in erster Linie in Hand der DB Netz AG, bzw. weiterer Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei hier NE-Bahnen, wie etwa die neg, vom Land unterstützt werden können.

Stellungnahme

S. 101

- Die Bestrebungen des Landes, verstärkt emissionsfreie Akkutriebwagen im Nahverkehr einzusetzen werden begrüßt. Ebenso die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Teilschritten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Elektrifizierung und Reduzierung von Emissionen Anklang finden.

D0109#49

Stellungnahme

S. 103

Herstellung und Instandsetzung: Hier fehlt der Bezug zur Infrastruktur. In diesem Kontext sollte auch eine Änderung der Vegetationskontrolle angestrebt werden. Hierzu ist das MELUND einzubinden. Ziel muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und Ökologie sein. Aktuell ist dies nicht der Fall, so dass Infrastrukturen überwuchern und Schaden nehmen. Experten zufolge verkürzt sich die Liegedauer von 25 bis 30 Jahren auf 10 bis 12 Jahre mit erheblichen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehren. Überzogene Umweltpolitik steht hier der Verkehrswende entgegen.

Erwiderung

Es sind die geltenden Gesetze einzuhalten. Grundsätzlich lassen sich die Vegetationskontrolle und Umweltschutz durchaus in Einklang bringen, sodass sich die Liegedauer nicht verkürzt.

D0117

D0117#23

Stellungnahme

S.51

- Wir begrüßen den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster Bad Segeberg Bad Oldesloe als leistungsfähige Ergänzung für den SPNV und Bypass-Strecke bei Problemen im Netz. S.0.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0192

D0192#4

Stellungnahme

- Im Nahverkehr sollte der Einsatz autonomer Fahrzeuge forciert werden. In Schleswig-Holstein liegen hierzu bereits umfangreiche Erfahrungen aus unterschiedlichen Pilotprojekten vor. Schleswig-Holstein sollte das Momentum nutzen und die Technologie bspw. in Pilotregionen im Regelbetrieb testen und weiterentwickeln. Mittelbis langfristig ist eine flächendeckende Einbindung autonomer Systeme denkbar und wahrscheinlich notwendig. Hierzu müssen jetzt die Weichen gestellt werden, will man nicht technologisch irgendwann das Nachsehen haben. Die Potenziale sind dabei riesig ? sowohl zur Verbesserung der Angebotsdichte (gerade im ländlichen Raum) als auch vor dem Hintergrund immer größerer Engpässe beim Personal. Insbesondere letzteres wird sich sogar weiter verschärfen, wenn der Ausbau des Nahverkehrs in den nächsten Jahren weiter intensiviert wird.

Erwiderung

Der Einsatz autonomer Fahrzeuge kann in der Tat interessante Impulse für die Weiterentwicklung des ÖPNV setzen. Insbesondere vor dem Hintergrund von sich weiter verschärfenden Personalengpässen werden die

D0198

D0198#2

Stellungnahme

Allerdings schlägt die IHK vor,

- Zu Projekt 4: wegen der großen Bypass-Wirkung der Maßnahme den Bau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung auf der Strecke Neumünster Bad Oldesloe sowie die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Flensburg-Niebüll terminlich erheblich vorzuziehen. Bei letzterer sollten zudem Möglichkeiten einer Umsetzung unabhängig vom Flensburger Innenstadtbahnhof geprüft werden. Aus "Netz-Sicht" würden beide Maßnahmen zudem eine zusätzliche Verbindung schaffen und so die Fehleranfälligkeit des Gesamtnetzes verringern und eine Ausweichroute bei Störungen bieten (Stichwort "höhere Resilienz"). (s. u. zu S. 51).

Erwiderung

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte vor dem Hintergrund der mittelfristig verfügbaren Finanzmittel.

Der Bau des zweiten Gleises zwischen Neumünster und Bad Oldesloe und die Elektrifizierung der Strecke hat bereits eine sehr hohe Priorität erhalten. Ob eine schnellere Realisierung möglich ist, wird zu prüfen sein.

Die Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll macht aus Sicht der NAH.SH verkehrlich nur Sinn, wenn auch die Führung in die Innenstadt gesichert ist. Der alleinige Zweck höherer Resilienz ist nicht ausreichend.

D0198#4

Stellungnahme

- Zu prüfen wäre außerdem, ob auf gewissen Relationen Direktbusverbindungen auf Fernstraßen angeboten werden können, mit der Maßgabe der Benutzung der Standstreifen. Gerade auf vielfrequenzierten Routen und solchen, bei denen der Ausbau der Schieneninfrastruktur absehbar noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, könnte man so schnelle und kundenorientierte Verkehre anbieten, die zu einer Ausweitung der Nutzerzahlen im ÖPNV beitragen würden. Gerade auf größeren Distanzen könnte dies ein Mittel sein, die Mobilitätswende zu befördern, ohne Maßnahmen zu ergreifen, die den MIV bewusst unattraktiv machen. Dies lehnt die IHK grundsätzlich ab. Der ÖPNV/SPNV muss sich dem Wettbewerb der Kundenbedürfnisse stellen.

Erwiderung

Die LVS hat im Jahr 2010 Schnellbuskorridore im Land untersuchen lassen. Im Ergebnis gibt es nur wenige Strecken, auf denen Schnellbusse wirtschaftlich betrieben werden können. In der Regel ist die erwartbare Fahrgastnachfrage für Direktverbindungen zu gering.

Industrie- und Handelskammer zu Kiel

D0109

D0109#2

Stellungnahme

Die IHK schlägt vor, die Implementierung von ETCS zur Digitalisierung des Fahrbetriebs vorrangig zu priorisieren und zu implementieren.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegen aber in erster Linie in Hand der DB Netz AG, bzw. der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei eine Unterstützung der neg bereits erfolgt.

Stellungnahme

S.5

- Ein relevanter Schub in der Nutzungsänderung hin zu Bahn und Bus kann nur gelingen, wenn ausreichend P+R-Stellplätze an den relevanten Knotenpunkten zur Verfügung stehen. Hier ist über das Land SchleswigHolstein ein entsprechendes Konzept zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nötig ggf. mit Anreizen für private Lösungen.

Erwiderung

Der Bau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen wird von der NAH.SH ausdrücklich unterstützt und auch finanziell gefördert.

Stellungnahme

S.17

- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität: Die Maßnahmen werden vollumfänglich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Unterstützung unserer Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung.

Stellungnahme

Strecke Süderbrarup-Kappeln: Kappeln mit seinen 8.600 Einwohnerinnen und Einwohnern ist ein florierender Tourismusstandort mit weit überdurchschnittlichen Wachstumsraten bei Gästen und Übernachtungen. 2015 verzeichnete Kappeln noch rund 90.000 Übernachtungen. Im Jahr 2020 waren es trotz Corona-Pandemie bereits rund 380.000 Tendenz weiter steigend. Leider ist die verkehrliche Anbindung Kappelns ungenügend. Es fehlt eine Bahnanbindung, so dass die Mehrheit der Gäste im eigenen PKW anreist bzw. anreisen muss. Vor dem Hintergrund der klimapolitischen Diskussionen und Ziele ist dies nicht zufriedenstellend. Dabei wäre Kappeln mit vergleichsweise geringem Aufwand an die Bahn anzubinden. Eine Anbindung per Bahn würde es den Kunden ermöglichen, Kappeln bequem auf der Schiene zu erreichen. Die Folge wären deutlich weniger PKW-Anreisen. Dies würde vor Ort weniger motorisierten Individualverkehr sowie weniger MIV-gebundenen Infrastruktur(flächen)bedarf bedeuten. Eine Ertüchtigung des Teilabschnitts zwischen Süderbrarup und Kappeln sollte daher zumindest ernsthaft geprüft werden.

Erwiderung

Die Busverbindungen zwischen Süderbrarup und Kappeln wurden bereits deutlich verbessert.

Darüber hinaus hat die NAH.SH im Sommer 2021 erstmals Saisonverkehre zwischen Eckernförde und Kappeln an den Wochenenden unterstützt.

Langfristig ist ein dauerhafter SPNV nach Kappeln denkbar und im LNVP auch im Rahmen des Aufbaus einer S-Bahn Kiel berücksichtigt.

Stellungnahme

Die Verbindungssuche über die Website fokussiert auf die Eingabe von Haltestellen. Dies setzt allerdings in der Regel Ortskenntnisse voraus und ist damit nicht kundenorientiert besonders wenn man an Neu-, Gelegenheits- und touristische Kunden denkt. Die IHK schlägt vor, bei der Verbindungssuche auch eine Schlagwortsuche zu ermöglichen (bspw. Namen von touristischen Hotspots, Institutionen, etc.). Im Ergebnis würde angezeigt werden, wie man von einem Startpunkt (möglicherweise durch unterschiedliche Verbindungen) zum gewünschten Ziel gelangt, ohne die Haltestelle des Zieles kennen zu müssen. Dies erhöht den Kundennutzen und trägt zur Akzeptanz bei, was letztlich dazu führen dürfte, dass mehr Menschen den ÖPNV/SPNV nutzen. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Auskunftssysteme und die Anmerkung wird mit aufgenommen. Alternativ können KundInnen direkt über den NAH.SH Liniennetzplan eine Verbindung suchen, in dem sie auf Start-/ Zielorte klicken oder ihre Adresse eingeben: <https://www.linienetz.nah.sh/>. Die Einbindung von Schlagworten (POIs) ist für dieses Jahr in Zusammenarbeit mit Kommunen und Tourismusakteuren geplant.

Stellungnahme

Elektronische/digitale Stellwerke: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Digitalisierung von Stellwerken zu weniger Kapazitäten führen sollte. Im Gegenteil, die Digitalisierung zielt hier darauf ab, die Infrastruktur effizienter zu machen und so Kapazitäten zu steigern. Die Aussage sollte daher geprüft und angepasst werden.

Erwiderung

Selbstverständlich muss die Einrichtung von elektronischen/digitalen Stellwerken nicht mit einer Verringerung der Kapazitäten einhergehen. In der Vergangenheit wurde jedoch oftmals die Einrichtung neuer Stellwerkstechnik genutzt, um Stelleinheiten zu reduzieren. Dadurch wurden auch Kapazitäten für bestimmte Betriebssituationen reduziert.

Stellungnahme

S. 24

- Die geplanten Maßnahmen sind zu begrüßen, da sie zum einen die Sicherheit auf und im Umfeld der Schiene erhöhen und zum anderen die Zuverlässigkeit. Diese Maßnahmen sind ein Baustein, die den Umstieg auf die Bahn unterstützen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0109#20

Stellungnahme

S.27

- Die Fahrzeugreserven sind zu begrüßen. Verspätungen und Zugausfälle können damit kompensiert und die Verlässlichkeit und damit der Umstieg auf die Bahn verbessert werden.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S. 34

- Wir begrüßen den nächsten Abschnitt des Streckenausbaus Kiel-Lübeck: Kiel-Preetz. Die Schienenverbindung zwischen den beiden größten Oberzentren Schleswig-Holsteins gehört zu den am meisten genutzten Eisenbahnverbindungen im Land. Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert und größtenteils eingleisig. Wegen ihres Ausbauszustandes ist die Strecke nur eingeschränkt leistungsfähig. Die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Preetz bringt eine Beschleunigung auf dem Abschnitt und der Strecke KielLübeck insgesamt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass der Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck bzw. Kiel - Preetz auf Zustimmung stößt.

Stellungnahme

S. 38

- Die Reaktivierung der Strecke Kiel-Schönberger Strand ist bereits seit einigen Jahren in der Planung. Die Umsetzung sollte zeitnah erfolgen, auch um den Umstieg auf dieser attraktiven Relation beschleunigt zu erleichtern.

Erwiderung

Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

S.42

Neben dem Bau der zusätzlichen Gleise kann ein Umbau des Bahnhofs Elmshorn zu Kapazitätserhöhung und Fahrplanverbesserung beitragen. Aktuell hat der Bahnhof Elmshorn neben einem separaten Gleis für die AKN-Züge drei Bahnhofsgleise. Deshalb münden die jeweils zweigleisigen Schienenstrecken Richtung Kiel/Flensburg bzw. Richtung Westerland mit insgesamt vier Streckengleisen in nur drei Bahnhofsgleise. Mit der Schaffung eines vierten Bahnsteiggleises sowie dem Umbau des nördlichen Bahnhofkopfes kann eine zweigleisige Einbindung der Strecke von/nach Westerland erfolgen und zur Fahrplanverbesserung beitragen.

Erwiderung

Der Ausbau ist im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen. Die Planungen haben hierzu begonnen. Die NAH.SH begleitet dieses Vorhaben.

Stellungnahme

Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe: Die Vorschläge aus dem Ideenwettbewerb "Bäderbahn" sind nach Prüfung auf Umsetzung in den LNVP aufzunehmen.

Erwiderung

Die Prüfung und Ausarbeitung der Vorschläge erfolgt derzeit. Mit den Akteuren vor Ort wird erörtert, wie eine Umsetzung vorangebracht werden kann. Die Planungen sind allerdings noch nicht hinreichend konkret, um in den LNVP aufgenommen zu werden. Zudem berücksichtigen die Planungen auch Bereiche, für die nicht der LNVP gilt, sondern regionale oder lokale Strategien auszuarbeiten sind.

Stellungnahme

Auch das Zentrum des Landes mit seiner Landeshauptstadt und ihrem Umland können in Wirtschaft und Wissenschaft wichtige Partner für Kopenhagen und die dänische "Hinterlandregion" der Querung sein. Das setzt aber voraus, dass Kiel eine adäquate Verkehrsanbindung an die Feste Fehmarnbeltquerung erhält. Auf der Schiene existiert zurzeit keine Anbindung an die dänisch-südschwedische Metropolregion Kopenhagen/Malmö. Daher sollten bereits jetzt Konzepte zur verkehrlichen Anbindung des Zentrums Schleswig-Holsteins an die Wachstumsachse Hamburg-Kopenhagen erarbeitet werden. Als einen wichtigen ersten Schritt dazu wird die Erarbeitung eines Konzepts zur Optimierung der Verbindung Kiel-Kopenhagen via Lübeck erachtet.

Erwiderung

Die Strecke Kiel - Lübeck soll umfangreich ausgebaut werden, sodass die Fahrzeit auf 54 Minuten verkürzt werden kann. Zudem wird der Halbstundentakt verbessert werden. Weitere Ausbauschritte hängen vom Nachfragepotential und den Ausbaukosten ab.

Stellungnahme

S.57

- Zusammen mit der Entwicklung des höherwertigen ÖPNV-Systems in Kiel sollte die Verknüpfung mit einer S-Bahn ins Kieler Umland geplant werden. Nur so kann die Mobilitätswende erfolgreich für die gesamte Region umgesetzt werden.

Erwiderung

Wir befinden uns im ständigen Austausch mit der Stadt Kiel und gleichen die Planungen der Stadt für ein hochwertiges ÖPNV-System mit den S-Bahn-Planungen ab.

Stellungnahme

S.59

- S-Bahn Lübeck: Diese Maßnahme wird begrüßt. Es stellt sich die Frage nach der verbleibenden Kapazität auf der Schieneninfrastruktur, wenn die Fehmarnbeltquerung in Betrieb geht, der Deutschlandtakt eingeführt wird, die Bäderbahn in Betrieb ist und zusätzliche S-Bahnzüge rollen sollen. Unverständlich bleibt auch, warum die Priorisierung dieser Maßnahme hinter der Stadtbahn Kiel zurückbleibt.

Erwiderung

Langfristig muss der Abschnitt Lübeck - Bad Schwartau ausgebaut werden, um alle Verkehre aufnehmen zu können. Der Ausbau ist in die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen aufgenommen worden.

Beide S-Bahn-Systeme (für Kiel und Lübeck) werden als in etwa gleichwertig eingeschätzt. Die Priorisierung der S-Bahn Kiel ergibt sich aus den etwas höheren Einwohnerzahlen.

Stellungnahme

S.61

- Reaktivierung Bergedorf/Hamburg Geesthacht: Die IHK spricht sich dafür aus, eine Reaktivierung von Marktbefragungen abhängig zu machen. Ein Umstieg in Hamburg-Bergedorf scheint zumutbar. Deshalb könnte eine direkte Anbindung nach Hamburg zunächst zurückgestellt und abhängig gemacht werden von der weiteren Siedlungsentwicklung und Gewerbeentwicklung in Geesthacht.

Erwiderung

Die Finanzierung einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf bedingt den Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzens. Im Rahmen dieses LNVP wird die Reaktivierung in zwei Stufen skizziert. Die umsteigefreie Expressverbindung zwischen Geesthacht und Hamburg Hbf würde erst durch die Umsetzung der Stufe 2 Realität.

Stellungnahme

S. 66

- Die kurzfristig geplante Busverbindung Uetersen-Tornesch und die darauf aufbauende, langfristige geplante Reaktivierung der Bahnlinie Uetersen-Tornesch, begrüßen wir.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zum weiteren Umgang mit der Verbindung Uetersen-Tornesch.

Stellungnahme

S. 68

- Anbindung Flughafen Hamburg

- Die Anbindung des Hamburger Flughafens erneut zu prüfen, hier über die Hamburger Güterumgehungsbahn, begrüßt die IHK ausdrücklich und regt dringend an, diese Maßnahme zu priorisieren, um den Zugang zum Flughafen für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV zu vereinfachen.
- Für dieses Projekt sollte systemübergreifend in Bezug auf Oberleitung und Stromschiene gedacht werden, da die Einfahrt in den Flughafentunnel zum S-Bahn-Netz gehört, andererseits die Zuführung der Verkehre aus Schleswig-Holstein systemflexibel (RE/RB/S) möglich sein sollte.
- Sofern dieses Projekt mit dem Projekt 14 (Reaktivierung Uetersen Totesch Pinneberg Güterumgehungsbahn) verbunden wird, gehen wir davon aus, dass vom Flughafen Hamburg auch andere Endbahnhöfe als Uetersen direkt angefahren werden sollen, z. B. Itzehoe oder Neumünster.

Erwiderung

Es wird untersucht werden, wie der Hamburger Flughafen von Schleswig-Holstein aus besser angebunden werden kann. Neben der Anbindung über die Güterumgehungsbahn wird auch eine Anbindung an das AKN-Netz oder die Hochbahn betrachtet. Eventuell ist aber auch eine Ausweitung der Busanbindung eher umsetzbar.

Stellungnahme

S.69

- Streckenverkürzung Elmshorn Itzehoe: Die Maßnahme wird begrüßt, da sie u. a mehr Trassen für den Güterverkehr zwischen Elmshorn und Itzehoe schafft. Die IHK geht davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Marschbahn von und zum Industriegebiet Brunsbüttel sowie Jütland weiter zunehmen wird. Die Anbindung Glückstadts muss auch weiterhin sichergestellt sein. Dies sollte im LNVP deutlich gemacht werden.

Erwiderung

Vielen Dank für ihre Unterstützung. Die Anbindung von Glückstadt ist weiterhin vorgesehen.

Stellungnahme

S. 77

- Reaktivierung Bahnhof Itzehoe-Alsen: Die Reaktivierung des Bahnhofs Itzehoe-Alsen bietet die Chance, das Gewerbegebiet De-Vos-Straße für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende an den SPNV anzuschließen. Voraussetzung dafür ist die Verlagerung des Bahnhofs ein Stück nach Süden etwa in Höhe der A23.

Erwiderung

Der genaue Standort der Station ist noch festzulegen. Hierfür wird das Gespräch mit der Stadt Itzehoe gesucht.

Stellungnahme

S.78

- Das Ziel, 100 Prozent barrierefrei zu werden, wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte allerdings versucht werden, dieses Ziel noch zügiger zu erreichen. Nur so gelingt es, allen Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, Nahverkehrsangebote zu nutzen. Dies ist sowohl aus betrieblicher Sicht bspw. mit Blick auf die Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig als auch für die touristische Attraktivität von besonderer Relevanz.

Erwiderung

In den vergangenen Jahren wurde durch Bahnhofsausbauprogramme, den mittlerweile überwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und durch verbesserte Informationsmedien bereits sehr viel erreicht. Im Schienenverkehr sind nur noch wenige Bahnstationen nicht barrierefrei. Die letzten Lücken im Netz der barrierefreien Stationen werden nach und nach geschlossen. Einige Stationen sind aber erst im Zuge größerer Streckenausbaumaßnahmen "umbaufähig" (z.B. Bargteheide an der S4 Ost) und diese Streckenausbaumaßnahmen nehmen leider noch einige Zeit in Anspruch.

Stellungnahme

Weiterentwicklung des Tarifs im Grenzverkehr zw. Deutschland und Dänemark: Die Weiterentwicklung des Tarifangebots wird grundsätzlich begrüßt, wenngleich die Vereinheitlichung des Tarifangebots innerhalb Schleswig-Holsteins weiter vorangetrieben werden sollte. Ferner wird u.a. für Pendler eine Weiterentwicklung des Tarifangebots für den Grenzverkehr zwischen Dänemark und Deutschland angeregt. Das Nachbarticket und auch das Grenzkieker-Ticket stellen noch keine zufriedenstellende Lösung für diese Zielgruppe dar.

Erwiderung

Diese Anregungen werden im Tarifentwicklungsplan aufgegriffen, mit dem die Weiterentwicklung des SH-Tarifes vorangetrieben werden soll.

Stellungnahme

Regionale Vernetzung der Tarifangebote: Um die Attraktivität des ÖPNV für Touristen vor Ort zu erhöhen, muss nicht nur das ÖPNV-Angebot verbessert, sondern auch das Tarifangebot durch eine stärkere regionale Vernetzung attraktiver werden. Insbesondere Kur- und Gästekarten sind auf lokaler und regionaler Ebene geeignete Instrumente, um die touristische Nutzung Öffentlicher Verkehrsangebote deutlich zu erhöhen und somit strukturbildende Wirkung in ländlichen Regionen zu erzielen. Das Thema fahrscheinloser Nahverkehr, bei dem die ÖPNV-Leistung in Gästekarten ohne erkennbare Mehrkosten für den Gast integriert sind, wurde in einigen Destinationen bereits erfolgreich erprobt und sollte für weitere Regionen entwickelt und vorangetrieben werden.

Erwiderung

Ab 2022 wird auch in Schleswig-Holstein, zunächst mit einigen Gemeinden an der Ostseeküste, die ÖPNV-Nutzung für das Verbundgebiet in die Gästekarten integriert werden.

Stellungnahme

S. 101

- Die Bestrebungen des Landes, verstärkt emissionsfreie Akkutriebwagen im Nahverkehr einzusetzen werden begrüßt. Ebenso die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Teilschritten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Elektrifizierung und Reduzierung von Emissionen Anklang finden.

D0109#49

Stellungnahme

S. 103

Herstellung und Instandsetzung: Hier fehlt der Bezug zur Infrastruktur. In diesem Kontext sollte auch eine Änderung der Vegetationskontrolle angestrebt werden. Hierzu ist das MELUND einzubinden. Ziel muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und Ökologie sein. Aktuell ist dies nicht der Fall, so dass Infrastrukturen überwuchern und Schaden nehmen. Experten zufolge verkürzt sich die Liegedauer von 25 bis 30 Jahren auf 10 bis 12 Jahre mit erheblichen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehren. Überzogene Umweltpolitik steht hier der Verkehrswende entgegen.

Erwiderung

Es sind die geltenden Gesetze einzuhalten. Grundsätzlich lassen sich die Vegetationskontrolle und Umweltschutz durchaus in Einklang bringen, sodass sich die Liegedauer nicht verkürzt.

D0117

D0117#18

Stellungnahme

- Bahnübergänge: Es sollten nicht nur die Bahnübergänge reduziert werden, sondern der Anteil von Bahnübergängen mit technischen Sicherungen deutlich angehoben werden. Dies zählt einerseits auf die Digitalisierung der Schiene ein (automatisiertes Fahren) und andererseits wird die Sicherheit weiter erhöht sowie Konflikte mit dem Straßenverkehr reduziert.

Erwiderung

In der Tat ist es wünschenswert, die Anzahl der Bahnübergänge zu reduzieren, bzw. Bahnübergänge, die noch nicht technisch gesichert sind, mit entsprechenden Sicherungen (z.B. Lichtzeichen, Schranken, etc.) auszustatten. Dabei spielt auch die Vermeidung von Unfällen eine wichtige Rolle.

Stellungnahme

S.51

- Wir begrüßen den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster Bad Segeberg Bad Oldesloe als leistungsfähige Ergänzung für den SPNV und Bypass-Strecke bei Problemen im Netz. S.0.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0117#32

Stellungnahme

S. 99

- Leider fokussiert der LNVP beim Thema Digitalisierung einseitig auf den Vertrieb und die Fahrgastinformation. Vollkommen unberücksichtigt bleibt jedoch das Thema ETCS und die Digitalisierung des Schienenverkehrs. Durch digitale signaltechnische Ausrüstungen an Infrastruktur und Fahrzeugen ließen sich mittelfristig erhebliche Rationalisierungspotentiale im Fahrbetrieb erlangen. Aufgrund erheblicher Personalengpässe in der Branche, wird die angestrebte Angebotserweiterung die aktuell parallel überall in Deutschland anläuft nur durch weitreichende Digitalisierung des Fahrbetriebs (automatisiertes Fahren) gelingen. ETCS muss vor diesem Hintergrund dringend entsprechend im LNVP gewürdigt werden.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegen aber in erster Linie in der Hand der DB Netz AG, bzw. weiterer Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei hier NE-Bahnen, wie etwa die neg, vom Land unterstützt werden können.

D0192

D0192#1

Stellungnahme

Einleitende Hinweise

- Inhalte und Ziele des LNVP werden unterstützt, da Sie aus Sicht der IHK grundsätzlich geeignet sind, die Nutzung des SPNV/ÖPNV zu steigern und damit einen Beitrag zur postulierten und gewünschte Dekarbonisierung zu leisten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

- Tourismus kann in vielen ländlich geprägten Regionen dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und somit die allgemeine Standortqualität zu verbessern. Öffentlicher Alltags- und Freizeitverkehre müssen dafür besser verzahnt werden, um Nutzungssynergien zu ermöglichen.

Erwiderung

Vgl. hierzu LNVP-Kapitel 5.3.3. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, sowohl von Alltags- als auch Freizeitverkehren, soll über ein verlässliches Taktsystem erreicht werden.

D0192#4

Stellungnahme

- Im Nahverkehr sollte der Einsatz autonomer Fahrzeuge forciert werden. In Schleswig-Holstein liegen hierzu bereits umfangreiche Erfahrungen aus unterschiedlichen Pilotprojekten vor. Schleswig-Holstein sollte das Momentum nutzen und die Technologie bspw. in Pilotregionen im Regelbetrieb testen und weiterentwickeln. Mittelbis langfristig ist eine flächendeckende Einbindung autonomer Systeme denkbar und wahrscheinlich notwendig. Hierzu müssen jetzt die Weichen gestellt werden, will man nicht technologisch irgendwann das Nachsehen haben. Die Potenziale sind dabei riesig ? sowohl zur Verbesserung der Angebotsdichte (gerade im ländlichen Raum) als auch vor dem Hintergrund immer größerer Engpässe beim Personal. Insbesondere letzteres wird sich sogar weiter verschärfen, wenn der Ausbau des Nahverkehrs in den nächsten Jahren weiter intensiviert wird.

Erwiderung

Der Einsatz autonomer Fahrzeuge kann in der Tat interessante Impulse für die Weiterentwicklung des ÖPNV setzen. Insbesondere vor dem Hintergrund von sich weiter verschärfenden Personalengpässen werden die Entwicklungen mit Interesse verfolgt.

D0193

D0193#1

Stellungnahme

Bezug: 2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV S.11:
- Das Ziel 5, klimaneutraler SPNV, wird ausdrücklich unterstützt.

Erwiderung

Danke für die Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unser Ziel des klimaneutralen SPNV unterstützt wird.

D0194

D0194#1

Stellungnahme

Bezug: 3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie S. 13:

- Die Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad nach Corona scheint insbesondere mit der Ausweitung der Takte auf den Hauptstrecken und den Maßnahmen in touristisch relevanten Gebieten sehr zielführend.
- Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang auch das neue, angekündigte Angebot als Home-Office-Ticket.

Erwiderung

Vielen Dank für die Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele unterstützt werden.

D0195

D0195#1

Stellungnahme

Bezug: 3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie S.15
- Neue Finanzierungsinstrumente

Wegen der steigenden Zahl von Maßnahmen und Projekten ist die Stärkung der Finanzierungsseite in den nächsten Jahren ganz besonders wichtig. Deshalb befürwortet die IHK die Erhöhung und weitere Verstärkung der Regionalisierungsmittel sowie die Ausweitung der Möglichkeiten der Refinanzierung der NAH.SH. Darüber hinaus ist eine bessere Zusammenarbeit der Akteure in der Verkehrsplanung nötig (Planung aus einem Guss) verbunden mit einem professionellen Fördermittelmanagement. In diesem Kontext sollte das Land beim Fördermittelmanagement den Kommunen Unterstützungangebote machen, um diese bei Bedarf zu befähigen, geförderte Mobilitätsangebote bzw. -infrastrukturen anbieten zu können.

Erwiderung

Das bei der NAH.SH aktuell im Aufbau befindliche Mobilitästeam soll Kommunen eine Erstberatung zu diesem Thema bieten. Kerntätigkeit des im ersten Schritt 3-köpfige Teams ist jedoch die Beratung der Kommunen bei der Konzeption und Planung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

Die NAH.SH hat bereits in der Vergangenheit gemeinsam mit regionalen Aufgabenträgern erfolgreich Fördermittel des Bundes akquiriert. Der Aufwand der Antragstellung, Bearbeitung und Abwicklung ist für alle Beteiligten hoch. Da sich der Einsatz lohnt, ist eine Professionalisierung der Akquisetätigkeit auf Verbundebene und ggf. Aufbau angemessener Ressourcen prüfenswert.

D0197

D0197#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 S. 18
- Fahrplanangebots- und Infrastrukturbaumaßnahmen

Die Maßnahmen werden ausdrücklich unterstützt. Es fehlt allerdings die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke 1011 Jübek Husum, die de facto als Nebenprodukt der Elektrifizierung der Marschbahn ab Itzehoe notwendig wird. Zu diesem Ergebnis kommt die Variantenbetrachtung im Zuge der Machbarkeitsstudie des Landes zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe-Westerland zur Versorgung der Marschbahn mit Bahnstrom. Die Elektrifizierung der Strecke ergibt sich dabei aus den Abständen der Unterwerke und der Notwendigkeit, Redundanzen vorzuhalten, wenn ein Unterwerk ausfällt. Der LNVP sollte daher um diese notwendige Maßnahme ergänzt werden bzw. auf die Elektrifizierung der Strecke 1011 hinweisen. Nicht aufgeführt ist außerdem die bundesweit erste ETCS-Anwendung für NE bzw. auch in SH auf der Strecke Niebüll Grenze Esbjerg. Da diese fortschrittliche Maßnahme vom Land Schleswig-Holstein gefördert wird, sollte sie dringend aufgeführt werden (s. auch Hinweis zu Seite 99). Bei Verzögerungen der Infrastrukturentwicklung auf Nebenstrecken, deren Ausbau durch DB Netz bzw. den Bund nicht priorisiert wird, sollte geprüft werden, ob diese Strecken vom Land erworben werden können.

Erwiderung

Die Elektrifizierung der Strecke Jübek - Husum ist von der Finanzierung abhängig. Sollte eine Finanzierung ermöglicht werden, könnte diese ggf. im Zusammenhang mit der Marschbahnelektrifizierung umgesetzt werden.

Über die Umsetzung der Maßnahme ETCS zwischen Niebüll und Tondern wurde bereits entschieden. Der neg liegen die notwendigen Förderbescheide vor.

Ein Erwerb von Bahnstrecken der DB Netz AG durch das Land Schleswig-Holstein ist derzeit nicht möglich. Die DB Netz AG verkauft ihre Strecken nicht.

D0198

D0198#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2.2 Maßnahmen ab 2027 S. 19

- Maßnahmen ab 2027 Die Maßnahmen werden ausdrücklich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Unterstützung unserer geplanten Maßnahmen.

Stellungnahme

Allerdings schlägt die IHK vor,

- Zu Projekt 4: wegen der großen Bypass-Wirkung der Maßnahme den Bau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung auf der Strecke Neumünster Bad Oldesloe sowie die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Flensburg-Niebüll terminlich erheblich vorzuziehen. Bei letzterer sollten zudem Möglichkeiten einer Umsetzung unabhängig vom Flensburger Innenstadtbahnhof geprüft werden. Aus "Netz-Sicht" würden beide Maßnahmen zudem eine zusätzliche Verbindung schaffen und so die Fehleranfälligkeit des Gesamtnetzes verringern und eine Ausweichroute bei Störungen bieten (Stichwort "höhere Resilienz"). (s. u. zu S. 51).

Erwiderung

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte vor dem Hintergrund der mittelfristig verfügbaren Finanzmittel.

Der Bau des zweiten Gleises zwischen Neumünster und Bad Oldesloe und die Elektrifizierung der Strecke hat bereits eine sehr hohe Priorität erhalten. Ob eine schnellere Realisierung möglich ist, wird zu prüfen sein.

Die Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll macht aus Sicht der NAH.SH verkehrlich nur Sinn, wenn auch die Führung in die Innenstadt gesichert ist. Der alleinige Zweck höherer Resilienz ist nicht ausreichend.

Stellungnahme

- Zu Projekt 14/16: die Anbindung des Hamburger Flughafens über Pinneberg und die Hamburger Güterumgehungsbahn zu priorisieren, um den Flughafen Hamburg für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV besser anzubinden. Die Planungen für das zweite Gleis auf der Güterumgehungsbahn sollten so früh wie möglich aufgenommen werden (s. u. zu S. 68).

Erwiderung

Der weitere Umgang mit einem Ausbau der Hamburger Güterumgehungsbahn liegt in den Händen Hamburgs. Er wird dort derzeit eine erste umfassendere Studie zu den Möglichkeiten einer Nutzung der GUB für den SPNV erarbeitet. Grundsätzlich sehen wir hier sehr interessante Potenziale, nicht nur in der Flughafen-anbindung.

D0198#4

Stellungnahme

- Zu prüfen wäre außerdem, ob auf gewissen Relationen Direktbusverbindungen auf Fernstraßen angeboten werden können, mit der Maßgabe der Benutzung der Standstreifen. Gerade auf vielfrequenzierten Routen und solchen, bei denen der Ausbau der Schieneninfrastruktur absehbar noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, könnte man so schnelle und kundenorientierte Verkehre anbieten, die zu einer Ausweitung der Nutzerzahlen im ÖPNV beitragen würden. Gerade auf größeren Distanzen könnte dies ein Mittel sein, die Mobilitätswende zu befördern, ohne Maßnahmen zu ergreifen, die den MIV bewusst unattraktiv machen. Dies lehnt die IHK grundsätzlich ab. Der ÖPNV/SPNV muss sich dem Wettbewerb der Kundenbedürfnisse stellen.

Erwiderung

Die LVS hat im Jahr 2010 Schnellbuskorridore im Land untersuchen lassen. Im Ergebnis gibt es nur wenige Strecken, auf denen Schnellbusse wirtschaftlich betrieben werden können. In der Regel ist die erwartbare Fahrgastnachfrage für Direktverbindungen zu gering.

D0199

D0199#1

Stellungnahme

Bezug: 4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030 S. 20
- Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030 Tarif: Jobticket Die Einführung eines neuen Jobtickets ist geeignet, die Kundenbindung zu erhöhen. Die IHK bemängelt, dass es nicht gelungen ist, ein Angebot für Abnahmemengen unter 5 zu machen. Gerade vor dem Hintergrund der explizit kleinteiligen Unternehmensgrößenstruktur in Schleswig-Holstein sollte hier durch das Land/NAH.SH nachgesteuert werden.

Erwiderung

Das neue NAH.SH-Jobticket ersetzt das Vorgängerangebot NAH.SH-Firmenabo. Im Zuge der Einführung wurde die vorherige Mindestbestellmenge von 10 Tickets auf 5 Tickets gesenkt, sodass das Angebot für kleinere Betriebe deutlich attraktiver gestaltet wurde.

Wir untersuchen fortlaufend, wie das Produkt weiterentwickelt werden kann, um den Bedürfnissen von Arbeitgebern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestmöglich zu entsprechen.

D0200

D0200#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen S. 23
- Wegweisungen und Anschlussverkehre

Für ÖPNV/SPNV-Nutzerinnen und Nutzer bzw. einen touristischen/ortsfremden ÖPNV/SPNV-Kunden sind Wegweisungen und Infotafeln, die darauf hinweisen, wie man zur nächsten Haltestelle kommt bzw. wo der Anschlusszug oder -bus verkehrt, sehr wichtig. Leider mangelt es an solchen Hinweisschildern regelmäßig gerade auch in touristisch hochfrequenzierten Regionen. Aus Sicht der IHK sollten touristische Hotspots überall ausgeschildert sein bzw. Hinweise darauf zu finden sein, wie man dort mit welchem Verkehrsmittel

bzw. mit welcher Anschlussverbindung hingelangt. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH stellt für digitale Informationsmedien die passenden Hintergrundsysteme und Schnittstellen bereit. In Zusammenarbeit mit den Kommunen sind bereits Projekte umgesetzt, z.B. in Eutin. Eine Ausweitung der personellen Kapazitäten für eine stärkere Zusammenarbeit mit den Kommunen ist derzeit in Umsetzung.

D0204

D0204#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 S.35

- S21 Durchbindung der Hamburger S-Bahn bis nach Kaltenkirchen Die IHK fordert weitere Untersuchungen für die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes in Höhe Gewerbegebiet zwischen Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen-Süd. Ggf. Sind Möglichkeiten der privaten Realisierung zu prüfen.

Erwiderung

Der Nutzen des vorgeschlagenen Haltepunktes soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte. Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit der Halte in den Fahrplan notwendig. Erst dann kann beurteilt werden, ob diese Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

D0205

D0205#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 S. 36

- Wir begrüßen die Reaktivierung der Strecke Rendsburg-Rendsburg Seemühlen. Die Strecke hat im Raum Rendsburg eine wichtige Bedeutung im Regional- und Nahverkehr. Auch die mögliche Fortsetzung bis Fockbek sollte mittelfristig geprüft werden.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

D0207

D0207#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 S. 39

- Die geplante Reaktivierung der Strecke Wirst-Kellinghusen begrüßen wir.

Erwiderung

Danke für die Rückmeldung und die Zustimmung zur Reaktivierung der Strecke Wirst - Kellinghusen.

D0208

D0208#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026 S. 40

- Die geplante Beschleunigung auf der Strecke Neumünster-Norderstedt begrüßen wir sehr.

Erwiderung

Danke für die Rückmeldung und die Zustimmung zur Beschleunigung der Strecke Neumünster - Norderstedt.

D0210

D0210#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 S.45

- Taktverdichtung (Abbildung)

Die Darstellung der Taktverdichtung in der Karte sind für den Abschnitt Husum-Niebüll und auf der Strecke Niebüll-Flensburg teilweise irreführend. Auf der Strecke Husum-Niebüll wird es künftig einen 30-Minuten-Takt geben. Gleiches gilt für die Teilstrecke Schafflund - Flensburg. Dies sollte korrigiert werden.

Erwiderung

Die Abbildung wird überarbeitet. Der 30-Minutentakt zwischen Schafflund und Flensburg wird noch nicht in der Darstellung übernommen. Er könnte konkretisiert werden, wenn insgesamt das Projekt "Innenstadtbahnhof Flensburg" Fahrt aufnimmt.

D0211

D0211#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 S. 49

- Hamburg-Elmshorn/S4-West

Die folgenden Ausführungen beruhen auf der Annahme des LNVP, dass auf der Achse Hamburg Pinneberg Elmshorn langfristig je Stunde drei RE-Züge zum Hamburg Hauptbahnhof, zwei Regionalbahnen zum Hamburger Hauptbahnhof und drei S-Bahnen nach Altona geführt werden sollen. Wir verstehen die Ausführungen dahingehend, dass zwischen Pinneberg und Elmshorn ein drittes und viertes Gleis gebaut werden sollen, auf denen nur die Gleichstrom-S-Bahn verkehren wird ("Die Gleichstrom-Express-S-Bahn verkehrt unabhängig vom Fern-, Regional- und Güterverkehr und damit zuverlässiger als eine S-Bahn im Mischbetrieb.", Entwurf LNVP S. 49; "Die S4 West soll auf eigener Infrastruktur als Verlängerung der

vorhandenen S-Bahn-Gleise ab Pinneberg bis Elmshorn verkehren.“, Gutachten OdeS, Landtag SH Umdruck 19/5543, S. 87).

° Die Einrichtung einer S-Bahn-Linie bis Elmshorn wird grundsätzlich begrüßt. Es ist sinnvoll, zwischen Pinneberg und Elmshorn ein drittes und viertes Gleis zu bauen, um neue Kapazitäten zu schaffen.

o Ziel aus Sicht der schleswig-holsteinischen Wirtschaft muss es aber sein, diese Chance neuer Infrastruktur zu nutzen, um auch mehr Kapazitäten für Güterverkehre zu schaffen. Die Gütermengen, die von und nach dem Industriegebiet Brunsbüttel und Jütland transportiert werden, werden aus Sicht der IHK perspektivisch steigen. Nicht sinnvoll wäre es, das dritte und vierte Gleis nur mit je drei S-Bahnen pro Stunde und Richtung zu belegen. Es müssen mehr Züge, z. B. die RB-Züge, auf das dritte und vierte Gleis verlegt werden. Der entstehende Mischbetrieb ist zugunsten zusätzlicher Trassen für den Güterverkehr auf dem ersten und zweiten Gleis hinzunehmen.

Erwiderung

Es ist kein Gleichstrombetrieb geplant, damit die zusätzlichen Gleise bei Bauarbeiten auch flexibel durch andere Züge genutzt werden können.

Ein Mischbetrieb mit beispielsweise einer S-Bahn und Regionalbahn auf einem Gleis wird derzeit geprüft.

D0214

D0214#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 S. 56

- Abbildung Nach Experteneinschätzung ist auch heute schon eine Vorbeifahrt an Flensburg-Weiche nach Dänemark möglich. Der Bau einer zusätzlichen Kurve und die damit verbundenen Kosten, wie es Abbildung 5 suggeriert, wären damit nicht notwendig.

Erwiderung

Die zusätzliche Kurve dient dazu, dass Züge aus Dänemark direkt den Flensburger Innenstadtbahnhof erreichen können. Hier ist derzeit keine Verbindungskurve vorhanden.

D0218

D0218#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 S. 63

- Wir begrüßen die geplante Reaktivierung Neumünster-Ascheberg.

Erwiderung

Danke für die Rückmeldung und die Zustimmung zur Reaktivierung der Strecke Neumünster - Ascheberg.

D0222

D0222#1

Stellungnahme

S. 72

- Bahnhof Schleswig

Der Schleswiger Bahnhof wurde 2013 an einen Privatinvestor verkauft. Die ihm zugeschriebene Funktion als Raum für Wetterschutz, Aufenthalt, Information, Versorgung und Dienstleistungen kann er im Moment nur rudimentär erfüllen. Der neue Eigentümer erfüllt die Auflagen und Erwartungen nur zum Teil und /oder mit Verzögerungen und häufig erst nach gerichtlichen Auseinandersetzungen. Als Alternative wird derzeit der Bau eines neuen Gebäudes in unmittelbarer Bahnhofsnähe erwogen, dass die o.g. Funktion erfüllen könnte. Die NAH-SH wird um Unterstützung gebeten.

Erwiderung

Wir bedauern die Entwicklungen am Bahnhof Schleswig sehr. Gerne unterstützt die NAH.SH bei der Planung und Realisierung eines für den Fahrgast attraktiven, alternativen Bahnhofsumfeldes und Empfangsgebäudes.

D0223

D0223#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.1 SPNV-Stationen S. 74
- Bahnhof Elmshorn

Die Aufwertung des Bahnhofs Elmshorn als dem Bahnhof mit der dritthöchsten Fahrgastfrequenz Schleswig-Holsteins wird ausdrücklich begrüßt. Dies wird unmittelbar die Elmshorner Einzelhandelsunternehmen im Bahnhofsumfeld und darüber hinaus stärken. Mittelbar stärkt diese Maßnahme auch die Elmshorner Unternehmen insgesamt, da mit einem attraktiven Bahnhof die Stadt Elmshorn mit ihren Unternehmen auch für Einpendler attraktiver wird. Ein gutes Beispiel dafür sieht man am Bahnhof Pinneberg.

Erwiderung

Die Modernisierung des Bahnhofs Elmshorn ist für die NAH.SH ein wichtiges Projekt. In seinem heutigen Zustand erfüllt der Bahnhof seine Aufgaben nicht mehr.

D0226

D0226#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus S.90
- Mobilitäts-App für SH (und HH)

Richtigerweise wird festgestellt, dass die öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote im Öffentlichen Raum zunehmen und dieser Prozess voranschreiten wird. Aus Kundensicht ist die Lage allerdings bereits unübersichtlich und wird wahrscheinlich noch übersichtlicher werden. Das motiviert nicht zum Umstieg auf Nahverkehrs bzw. Sharingangebote, sondern schreckt eher ab. Will man nicht erreichen, dass der Kunde überfordert wird, muss aus Sicht der IHK dringend der Komfort und die Usability für den Kunden verbessert werden. Hierzu sollte eine integrierte Mobilitäts-App entwickelt werden, die möglichst alle öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote einschließt. Aufgrund der engen Verkehrsbeziehungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg, sollte eine solche App entweder gemeinsam mit Hamburg oder zumindest im engen Austausch mit den dortigen Akteuren entwickelt werden. Von einer schleswig-holsteinischen Insellösung wird abgeraten. Der Kundennutzen sollte zu jeder Zeit im Vordergrund stehen.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet daran, die NAH.SH-App um weitere Mobilitätsangebote zu erweitern, um Mobilität aus einer Hand anbieten zu können. Dabei ist die erweiterte NAH.SH-App so aufgebaut, dass damit auch Angebote in Hamburg gebucht werden könnten.

D0228

D0228#2

Stellungnahme

- Ende Januar 2019 haben der Verband Region Stuttgart (VRS) und das Land Baden-Württemberg beschlossen, die Chancen des ETCS in Verbindung mit der digitalen Stellwerktechnik zu nutzen und Stuttgart zum Pilotprojekt für ETCS im Regionalverkehr zu machen. Hier sollte sich Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB AG umgehend anschließen, um hochfrequente Strecken in und um Hamburg besser auszunutzen.

Erwiderung

Für eine Prüfung der Effekte von ETCS für den Nahverkehr wurde eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben. Derzeit finden Gespräche mit dem BMVI über die Finanzierung der ETCS-Ausstattungen statt.

Industrie- und Handelskammer zu Lübeck

D0109

D0109#1

Stellungnahme

Inhalte und Ziele des LNVP werden unterstützt, da Sie aus Sicht der IHK grundsätzlich geeignet sind, die Nutzung des SPNV/ÖPNV zu steigern und damit einen Beitrag zur postulierten und gewünschte Dekarbonisierung zu leisten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Projekte Zustimmung finden.

Stellungnahme

Die IHK schlägt vor, die Implementierung von ETCS zur Digitalisierung des Fahrbetriebs vorrangig zu priorisieren und zu implementieren.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegen aber in erster Linie in Hand der DB Netz AG, bzw. der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei eine Unterstützung der neg bereits erfolgt.

Stellungnahme

Tourismus kann in vielen ländlich geprägten Regionen dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und somit die allgemeine Standortqualität zu verbessern. Öffentlicher Alltags- und Freizeitverkehr müssen dafür besser verzahnt werden, um Nutzungssynergien zu ermöglichen.

Erwiderung

Vgl. hierzu LNVP-Kapitel 5.3.3. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, sowohl von Alltags- als auch Freizeitverkehren, soll über ein verlässliches Taktsystem erreicht werden.

Stellungnahme

S.5

- Ein relevanter Schub in der Nutzungsänderung hin zu Bahn und Bus kann nur gelingen, wenn ausreichend P+R-Stellplätze an den relevanten Knotenpunkten zur Verfügung stehen. Hier ist über das Land SchleswigHolstein ein entsprechendes Konzept zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nötig ggf. mit Anreizen für private Lösungen.

Erwiderung

Der Bau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen wird von der NAH.SH ausdrücklich unterstützt und auch finanziell gefördert.

Stellungnahme

S. 13

- Die Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad nach Corona scheint insbesondere mit der Ausweitung der Takte auf den Hauptstrecken und den Maßnahmen in touristisch relevanten Gebieten sehr zielführend. Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang auch das neue, angekündigte Angebot als Home-Office-Ticket.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden, und Ideen wie das Home-Office-Ticket Anklang finden.

Stellungnahme

S.15

- Neue Finanzierungsinstrumente: Wegen der steigenden Zahl von Maßnahmen und Projekten ist die Stärkung der Finanzierungsseite in den nächsten Jahren ganz besonders wichtig. Deshalb befürwortet die IHK die Erhöhung und weitere Verstetigung der Regionalisierungsmittel sowie die Ausweitung der Möglichkeiten der Refinanzierung der NAH.SH. Darüber hinaus ist eine bessere Zusammenarbeit der Akteure in der Verkehrsplanung nötig (Planung aus einem Guss) verbunden mit einem professionellen Fördermittelmanagement. In diesem Kontext sollte das Land beim Fördermittelmanagement den Kommunen Unterstützungsangebote machen, um diese bei Bedarf zu befähigen, geförderte Mobilitätsangebote bzw. -infrastrukturen anbieten zu können.

Erwiderung

Das bei der NAH.SH GmbH aktuell im Aufbau befindliche mobiliteam kann Kommunen eine Erstberatung zu diesem Thema bieten. Kerntätigkeit des im ersten Schritt 3-köpfige Teams ist jedoch die Beratung der Kommunen bei der Konzeption und Planung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

NAH.SH hat bereits in der Vergangenheit gemeinsam mit regionalen Aufgabenträgern erfolgreich Fördermittel des Bundes akquiriert. Der Aufwand der Antragstellung, Bearbeitung und Abwicklung ist für alle Beteiligten hoch. Da sich der Einsatz lohnt, ist eine Professionalisierung der Akquisetätigkeit auf Verbundebene und ggf. Aufbau angemessener Ressourcen prüfenswert.

Stellungnahme

S.17

- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität: Die Maßnahmen werden vollumfänglich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Unterstützung unserer Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung.

Stellungnahme

Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030; Tarif: Jobticket: Die Einführung eines neuen Jobtickets ist geeignet, die Kundenbindung zu erhöhen. Die IHK bemängelt, dass es nicht gelungen ist, ein Angebot für Abnahmemengen unter 5 zu machen. Gerade vor dem Hintergrund der explizit kleinteiligen Unternehmensgrößenstruktur in Schleswig-Holstein sollte hier durch das Land/NAH.SH nachgesteuert werden.

Erwiderung

Das neue NAH.SH-Jobticket ersetzt das Vorgängerangebot NAH.SH-Firmenabo. Im Zuge der Einführung wurde die vorherige Mindestbestellmenge von 10 Tickets auf 5 Tickets gesenkt, sodass das Angebot für kleinere Betriebe deutlich attraktiver gestaltet wurde.

Es wird fortlaufend untersucht, wie das Produkt weiterentwickelt werden kann, um den Bedürfnissen von Arbeitgebern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestmöglich zu entsprechen.

Stellungnahme

Für ÖPNV/SPNV-Nutzerinnen und Nutzer bzw. einen touristischen/ortstremden ÖPNV/SPNV-Kunden sind Wegweisungen und Infotafeln, die darauf hinweisen, wie man zur nächsten Haltestelle kommt bzw. wo der Anschlusszug oder -bus verkehrt, sehr wichtig. Leider mangelt es an solchen Hinweisschildern regelmäßig gerade auch in touristisch hochfrequentierten Regionen. Aus Sicht der IHK sollten touristische Hotspots überall ausgeschildert sein bzw. Hinweise darauf zu finden sein, wie man dort mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welcher Anschlussverbindung hingelangt. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH stellt die Hintergrundtechnik für den Bezug der Echtzeitinformationen bereit, darunter Anschlusssicherung und die Datenversorgung von Abfahrtstafeln. Unter anderem gehören in diesen Bereich Server, die Protokolle zur Versorgung der Anzeiger stellen. Diese Technik steht explizit den Kommunen bereit und wird bereits intensiv genutzt. Die Beschaffung der Anzeigen liegt bei den Kommunen.

Stellungnahme

Die Verbindungssuche über die Website fokussiert auf die Eingabe von Haltestellen. Dies setzt allerdings in der Regel Ortskenntnisse voraus und ist damit nicht kundenorientiert besonders wenn man an Neu-, Gelegenheits- und touristische Kunden denkt. Die IHK schlägt vor, bei der Verbindungssuche auch eine Schlagwortsuche zu ermöglichen (bspw. Namen von touristischen Hotspots, Institutionen, etc.). Im Ergebnis würde angezeigt werden, wie man von einem Startpunkt (möglicherweise durch unterschiedliche Verbindungen) zum gewünschten Ziel gelangt, ohne die Haltestelle des Zieles kennen zu müssen. Dies erhöht den Kundennutzen und trägt zur Akzeptanz bei, was letztlich dazu führen dürfte, dass mehr Menschen den ÖPNV/SPNV nutzen. Hierbei sollte auch das Gespräch mit den Kommunen vor Ort sowie weiteren Akteuren (IHKs, Tourismusorganisationen, etc.) gesucht werden und ggfs. Konzepte erarbeitet werden.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Auskunftssysteme und die Anmerkung wird mit aufgenommen. Alternativ können KundInnen direkt über den NAH.SH Liniennetzplan eine Verbindung suchen, in dem sie auf Start-/ Zielorte klicken oder ihre Adresse eingeben: <https://www.linienetz.nah.sh/>. Die Einbindung von Schlagworten (POIs) ist für dieses Jahr in Zusammenarbeit mit Kommunen und Tourismusakteuren geplant.

Stellungnahme

Elektronische/digitale Stellwerke: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Digitalisierung von Stellwerken zu weniger Kapazitäten führen sollte. Im Gegenteil, die Digitalisierung zielt hier darauf ab, die Infrastruktur effizienter zu machen und so Kapazitäten zu steigern. Die Aussage sollte daher geprüft und angepasst werden.

Erwiderung

Selbstverständlich muss die Einrichtung von elektronischen/digitalen Stellwerken nicht mit einer Verringerung der Kapazitäten einhergehen. In der Vergangenheit wurde jedoch oftmals die Einrichtung neuer Stellwerkstechnik genutzt, um Stelleinheiten zu reduzieren. Dadurch wurden auch Kapazitäten für bestimmte Betriebssituationen reduziert.

Stellungnahme

S. 24

- Die geplanten Maßnahmen sind zu begrüßen, da sie zum einen die Sicherheit auf und im Umfeld der Schiene erhöhen und zum anderen die Zuverlässigkeit. Diese Maßnahmen sind ein Baustein, die den Umstieg auf die Bahn unterstützen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0109#20

Stellungnahme

S.27

- Die Fahrzeugreserven sind zu begrüßen. Verspätungen und Zugausfälle können damit kompensiert und die Verlässlichkeit und damit der Umstieg auf die Bahn verbessert werden.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S. 34

- Wir begrüßen den nächsten Abschnitt des Streckenausbaus Kiel-Lübeck: Kiel-Preetz. Die Schienenverbindung zwischen den beiden größten Oberzentren Schleswig-Holsteins gehört zu den am meisten genutzten Eisenbahnverbindungen im Land. Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert und größtenteils eingleisig. Wegen ihres Ausbauszustandes ist die Strecke nur eingeschränkt leistungsfähig. Die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Preetz bringt eine Beschleunigung auf dem Abschnitt und der Strecke KielLübeck insgesamt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass der Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck bzw. Kiel - Preetz auf Zustimmung stößt.

Stellungnahme

S.35

- S21 Durchbindung der Hamburger S-Bahn bis nach Kaltenkirchen: Die IHK fordert weitere Untersuchungen für die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes in Höhe Gewerbegebiet zwischen Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen-Süd. Ggf. Sind Möglichkeiten der privaten Realisierung zu prüfen.

Erwiderung

Der Nutzen des vorgeschlagenen Haltepunkts soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte.

Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit der Halte in den Fahrplan notwendig.

Erst dann kann beurteilt werden, ob diese Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

Stellungnahme

Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe: Die Vorschläge aus dem Ideenwettbewerb "Bäderbahn" sind nach Prüfung auf Umsetzung in den LNVP aufzunehmen.

Erwiderung

Die Prüfung und Ausarbeitung der Vorschläge erfolgt derzeit. Mit den Akteuren vor Ort wird erörtert, wie eine Umsetzung vorangebracht werden kann. Die Planungen sind allerdings noch nicht hinreichend konkret, um in den LNVP aufgenommen zu werden. Zudem berücksichtigen die Planungen auch Bereiche, für die nicht der LNVP gilt, sondern regionale oder lokale Strategien auszuarbeiten sind.

Stellungnahme

Auch das Zentrum des Landes mit seiner Landeshauptstadt und ihrem Umland können in Wirtschaft und Wissenschaft wichtige Partner für Kopenhagen und die dänische "Hinterlandregion" der Querung sein. Das setzt aber voraus, dass Kiel eine adäquate Verkehrsanbindung an die Feste Fehmarnbeltquerung erhält. Auf der Schiene existiert zurzeit keine Anbindung an die dänisch-südschwedische Metropolregion Kopenhagen/Malmö. Daher sollten bereits jetzt Konzepte zur verkehrlichen Anbindung des Zentrums Schleswig-Holsteins an die Wachstumsachse Hamburg-Kopenhagen erarbeitet werden. Als einen wichtigen ersten Schritt dazu wird die Erarbeitung eines Konzepts zur Optimierung der Verbindung Kiel-Kopenhagen via Lübeck erachtet.

Erwiderung

Die Strecke Kiel - Lübeck soll umfangreich ausgebaut werden, sodass die Fahrzeit auf 54 Minuten verkürzt werden kann. Zudem wird der Halbstundentakt verbessert werden. Weitere Ausbauschritte hängen vom Nachfragepotential und den Ausbaukosten ab.

Stellungnahme

S.59

- S-Bahn Lübeck: Diese Maßnahme wird begrüßt. Es stellt sich die Frage nach der verbleibenden Kapazität auf der Schieneninfrastruktur, wenn die Fehmarnbeltquerung in Betrieb geht, der Deutschlandtakt eingeführt wird, die Bäderbahn in Betrieb ist und zusätzliche S-Bahnzüge rollen sollen. Unverständlich bleibt auch, warum die Priorisierung dieser Maßnahme hinter der Stadtbahn Kiel zurückbleibt.

Erwiderung

Langfristig muss der Abschnitt Lübeck - Bad Schwartau ausgebaut werden, um alle Verkehre aufnehmen zu können. Der Ausbau ist in die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen aufgenommen worden.

Beide S-Bahn-Systeme (für Kiel und Lübeck) werden als in etwa gleichwertig eingeschätzt. Die Priorisierung der S-Bahn Kiel ergibt sich aus den etwas höheren Einwohnerzahlen.

Stellungnahme

S.61

- Reaktivierung Bergedorf/Hamburg Geesthacht: Die IHK spricht sich dafür aus, eine Reaktivierung von Marktbefragungen abhängig zu machen. Ein Umstieg in Hamburg-Bergedorf scheint zumutbar. Deshalb könnte eine direkte Anbindung nach Hamburg zunächst zurückgestellt und abhängig gemacht werden von der weiteren Siedlungsentwicklung und Gewerbeentwicklung in Geesthacht.

Erwiderung

Die Finanzierung einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf bedingt den Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzens. Im Rahmen dieses LNVP wird die Reaktivierung in zwei Stufen skizziert. Die umsteigefreie Expressverbindung zwischen Geesthacht und Hamburg Hbf würde erst durch die Umsetzung der Stufe 2 Realität.

Stellungnahme

S. 68

- Anbindung Flughafen Hamburg

- Die Anbindung des Hamburger Flughafens erneut zu prüfen, hier über die Hamburger Güterumgehungsbahn, begrüßt die IHK ausdrücklich und regt dringend an, diese Maßnahme zu priorisieren, um den Zugang zum Flughafen für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV zu vereinfachen.
- Für dieses Projekt sollte systemübergreifend in Bezug auf Oberleitung und Stromschiene gedacht werden, da die Einfahrt in den Flughafentunnel zum S-Bahn-Netz gehört, andererseits die Zuführung der Verkehre aus Schleswig-Holstein systemflexibel (RE/RB/S) möglich sein sollte.
- Sofern dieses Projekt mit dem Projekt 14 (Reaktivierung Uetersen Totesch Pinneberg Güterumgehungsbahn) verbunden wird, gehen wir davon aus, dass vom Flughafen Hamburg auch andere Endbahnhöfe als Uetersen direkt angefahren werden sollen, z. B. Itzehoe oder Neumünster.

Erwiderung

Es wird untersucht werden, wie der Hamburger Flughafen von Schleswig-Holstein aus besser angebunden werden kann. Neben der Anbindung über die Güterumgehungsbahn wird auch eine Anbindung an das AKN-Netz oder die Hochbahn betrachtet. Eventuell ist aber auch eine Ausweitung der Busanbindung eher umsetzbar.

Stellungnahme

S.90

Mobilitäts-App für SH (und HH): Richtigerweise wird festgestellt, dass die öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum zunehmen und dieser Prozess voranschreiten wird. Aus Kundensicht ist die Lage allerdings bereits unübersichtlich und wird wahrscheinlich noch übersichtlicher werden. Das motiviert nicht zum Umstieg auf Nahverkehrs- bzw. Sharingangebote, sondern schreckt eher ab. Will man nicht erreichen, dass der Kunde überfordert wird, muss aus Sicht der IHK dringend der Komfort und die Usability für den Kunden verbessert werden. Hierzu sollte eine integrierte Mobilitäts-App entwickelt werden, die möglichst alle öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote einschließt. Aufgrund der engen Verkehrsbeziehungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg, sollte eine solche App entweder gemeinsam mit Hamburg oder zumindest im engen Austausch mit den dortigen Akteuren entwickelt werden. Von einer schleswig-holsteinischen Insellösung wird abgeraten. Der Kundennutzen sollte zu jeder Zeit im Vordergrund stehen.

Erwiderung

Die NAH.SH arbeitet daran, die NAH.SH-App um weitere Mobilitätsangebote zu erweitern, um Mobilität aus einer Hand anbieten zu können. Dabei ist die erweiterte NAH.SH-App so aufgebaut, dass damit auch Angebote in Hamburg gebucht werden könnten.

Stellungnahme

Regionale Vernetzung der Tarifangebote: Um die Attraktivität des ÖPNV für Touristen vor Ort zu erhöhen, muss nicht nur das ÖPNV-Angebot verbessert, sondern auch das Tarifangebot durch eine stärkere regionale Vernetzung attraktiver werden. Insbesondere Kur- und Gästekarten sind auf lokaler und regionaler Ebene geeignete Instrumente, um die touristische Nutzung Öffentlicher Verkehrsangebote deutlich zu erhöhen und somit strukturbildende Wirkung in ländlichen Regionen zu erzielen. Das Thema fahrscheinloser Nahverkehr, bei dem die ÖPNV-Leistung in Gästekarten ohne erkennbare Mehrkosten für den Gast integriert sind, wurde in einigen Destinationen bereits erfolgreich erprobt und sollte für weitere Regionen entwickelt und vorangetrieben werden.

Erwiderung

Ab 2022 wird auch in Schleswig-Holstein, zunächst mit einigen Gemeinden an der Ostseeküste, die ÖPNV-Nutzung für das Verbundgebiet in die Gästekarten integriert werden.

Stellungnahme

S. 101

- Die Bestrebungen des Landes, verstärkt emissionsfreie Akkutriebwagen im Nahverkehr einzusetzen werden begrüßt. Ebenso die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Teilschritten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Elektrifizierung und Reduzierung von Emissionen Anklang finden.

D0109#49

Stellungnahme

S. 103

Herstellung und Instandsetzung: Hier fehlt der Bezug zur Infrastruktur. In diesem Kontext sollte auch eine Änderung der Vegetationskontrolle angestrebt werden. Hierzu ist das MELUND einzubinden. Ziel muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und Ökologie sein. Aktuell ist dies nicht der Fall, so dass Infrastrukturen überwuchern und Schaden nehmen. Experten zufolge verkürzt sich die Liegedauer von 25 bis 30 Jahren auf 10 bis 12 Jahre mit erheblichen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehren. Überzogene Umweltpolitik steht hier der Verkehrswende entgegen.

Erwiderung

Es sind die geltenden Gesetze einzuhalten. Grundsätzlich lassen sich die Vegetationskontrolle und Umweltschutz durchaus in Einklang bringen, sodass sich die Liegedauer nicht verkürzt.

D0117

D0117#6

Stellungnahme

S.11

- Das Ziel 5: Klimaneutraler SPNV wird ausdrücklich unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S. 19

- Maßnahmen ab 2027 Die Maßnahmen werden ausdrücklich unterstützt. Allerdings schlägt die IHK vor, ° Zu Projekt 4: wegen der großen Bypass-Wirkung der Maßnahme den Bau des zweiten Gleises und die Elektrifizierung auf der Strecke Neumünster Bad Oldesloe terminlich erheblich vorzuziehen. Aus "Netz-Sicht" würde die Maßnahme zudem eine zusätzliche Verbindung schaffen und so die Fehleranfälligkeit des Gesamtnetzes verringern und eine Ausweichroute bei Störungen bieten (Stichwort "höhere Resilienz")

Erwiderung

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte vor dem Hintergrund der mittelfristig verfügbaren Finanzmittel.

Der Bau des zweiten Gleises zwischen Neumünster und Bad Oldesloe und die Elektrifizierung der Strecke hat bereits eine sehr hohe Priorität erhalten. Ob eine schnellere Realisierung möglich ist, wird zu prüfen sein.

Stellungnahme

- Zu Projekt 14/16: die Anbindung des Hamburger Flughafens über Pinneberg und die Hamburger Güterumgehungsbahn zu priorisieren, um den Flughafen Hamburg für schleswig-holsteinische Unternehmen über den SPNV besser anzubinden. Die Planungen für das zweite Gleis auf der Güterumgehungsbahn sollten so früh wie möglich aufgenommen werden (s. u. zu S. 68).

Erwiderung

Der weitere Umgang mit einem Ausbau der Hamburger Güterumgehungsbahn liegt in den Händen Hamburgs. Er wird dort derzeit eine erste umfassendere Studie zu den Möglichkeiten einer Nutzung der GUB für den SPNV erarbeitet. Grundsätzlich sehen wir hier sehr interessante Potenziale, nicht nur in der Flughafen-anbindung.

Stellungnahme

- Zu prüfen wäre außerdem, ob auf gewissen Relationen Direktbusverbindungen auf Fernstraßen angeboten werden können, mit der Maßgabe der Benutzung der Standstreifen. Gerade auf vielfrequentierten Routen und solchen, bei denen der Ausbau der Schieneninfrastruktur absehbar noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, könnte man so schnelle und kundenorientierte Verkehre anbieten, die zu einer Ausweitung der Nutzerzahlen im ÖPNV beitragen würden. Gerade auf größeren Distanzen könnte dies ein Mittel sein, die Mobilitätswende zu befördern.

Erwiderung

Die damalige LVS hat im Jahr 2010 zahlreiche Schnellbuskorridore im Land untersuchen lassen. Im Ergebnis gibt es nur wenige Strecken, auf denen Schnellbusse wirtschaftlich betrieben werden können. In der Regel ist die erwartbare Fahrgastnachfrage für Direktverbindungen zu gering. Ob und inwiefern sich aber neue Angebote aufbauen lassen, wird aber regelmäßig geprüft.

Stellungnahme

- Bahnübergänge: Es sollten nicht nur die Bahnübergänge reduziert werden, sondern der Anteil von Bahnübergängen mit technischen Sicherungen deutlich angehoben werden. Dies zählt einerseits auf die Digitalisierung der Schiene ein (automatisiertes Fahren) und andererseits wird die Sicherheit weiter erhöht sowie Konflikte mit dem Straßenverkehr reduziert.

Erwiderung

In der Tat ist es wünschenswert, die Anzahl der Bahnübergänge zu reduzieren, bzw. Bahnübergänge, die noch nicht technisch gesichert sind, mit entsprechenden Sicherungen (z.B. Lichtzeichen, Schranken, etc.) auszustatten. Dabei spielt auch die Vermeidung von Unfällen eine wichtige Rolle.

D0117#22

Stellungnahme

S. 40

- Die geplante Beschleunigung auf der Strecke Neumünster-Norderstedt wird begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0117#23

Stellungnahme

S.51

- Wir begrüßen den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster Bad Segeberg Bad Oldesloe als leistungsfähige Ergänzung für den SPNV und Bypass-Strecke bei Problemen im Netz. S.0.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

Stellungnahme

S.78

- Barrierefreiheit: Das Ziel, 100 Prozent barrierefrei zu werden, wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte allerdings versucht werden, dieses Ziel noch zügiger zu erreichen. Nur so gelingt es, allen Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, Nahverkehrsangebote zu nutzen. Dies ist sowohl aus betrieblicher Sicht bspw. mit Blick auf die Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig als auch für die touristische Attraktivität von besonderer Relevanz.

Erwiderung

In den vergangenen Jahren wurde durch Bahnhofsausbauprogramme, den mittlerweile überwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und durch verbesserte Informationsmedien bereits sehr viel erreicht. Im Schienenverkehr sind nur noch wenige Bahnstationen nicht barrierefrei. Die letzten Lücken im Netz der barrierefreien Stationen werden nach und nach geschlossen. Einige Stationen sind aber erst im Zuge größerer Streckenausbaumaßnahmen "umbaufähig" (z.B. Bargteheide an der S4 Ost) und diese Streckenausbaumaßnahmen nehmen leider noch einige Zeit in Anspruch.

D0117#32

Stellungnahme

S. 99

- Leider fokussiert der LNVP beim Thema Digitalisierung einseitig auf den Vertrieb und die Fahrgastinformation. Vollkommen unberücksichtigt bleibt jedoch das Thema ETCS und die Digitalisierung des Schienenverkehrs. Durch digitale signaltechnische Ausrüstungen an Infrastruktur und Fahrzeugen ließen sich mittelfristig erhebliche Rationalisierungspotentiale im Fahrbetrieb erlangen. Aufgrund erheblicher Personalengpässe in der Branche, wird die angestrebte Angebotsenerweiterung die aktuell parallel überall in Deutschland anläuft nur durch weitreichende Digitalisierung des Fahrbetriebs (automatisiertes Fahren) gelingen. ETCS muss vor diesem Hintergrund dringend entsprechend im LNVP gewürdigt werden.

Erwiderung

Die NAH.SH verfolgt die Einrichtung von ETCS mit großem Interesse und ist der Überzeugung, dass Vorteile von ETCS für den Ausbau des SPNV gut genutzt werden können. Die Ausrüstung der Strecken und der hierzu zu erarbeitende Fahrplan liegen aber in erster Linie in der Hand der DB Netz AG, bzw. weiterer Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft auch die Finanzierung der Umrüstung, wobei hier NE-Bahnen, wie etwa die neg, vom Land unterstützt werden können.

D0192

D0192#4

Stellungnahme

- Im Nahverkehr sollte der Einsatz autonomer Fahrzeuge forciert werden. In Schleswig-Holstein liegen hierzu bereits umfangreiche Erfahrungen aus unterschiedlichen Pilotprojekten vor. Schleswig-Holstein sollte das Momentum nutzen und die Technologie bspw. in Pilotregionen im Regelbetrieb testen und weiterentwickeln. Mittelbis langfristig ist eine flächendeckende Einbindung autonomer Systeme denkbar und wahrscheinlich notwendig. Hierzu müssen jetzt die Weichen gestellt werden, will man nicht technologisch irgendwann das Nachsehen haben. Die Potenziale sind dabei riesig ? sowohl zur Verbesserung der Angebotsdichte (gerade im ländlichen Raum) als auch vor dem Hintergrund immer größerer Engpässe beim Personal. Insbesondere letzteres wird sich sogar weiter verschärfen, wenn der Ausbau des Nahverkehrs in den nächsten Jahren weiter intensiviert wird.

Erwiderung

Der Einsatz autonomer Fahrzeuge kann in der Tat interessante Impulse für die Weiterentwicklung des ÖPNV setzen. Insbesondere vor dem Hintergrund von sich weiter verschärfenden Personalengpässen werden die Entwicklungen mit Interesse verfolgt.

Kreise Pinneberg, Segeberg und Dithmarschen

Stadt Wedel

A0015#1

Stellungnahme

Die Stadt Wedel begrüßt die Bestrebungen des NAH-SH, zeitnah eine Taktverdichtung der S 1 nach Wedel

zu erreichen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Maßnahme der S1-Taktverdichtung unterstützt wird.

Stellungnahme

Es wird darum gebeten, unter Punkt 5.3.1 "SPNV-Stationen" den zweiten S-Bahn-Haltepunkt in Wedel-Ost aufzunehmen. Für das Jahr 2022 ist eine Aktualisierung der standardisierten Bewertung der Wirtschaftlichkeit vorgesehen, die entsprechenden Mittel sind für den Haushalt 2022 beantragt.

Erwiderung

Ein neuer Halt in Wedel Ost würde umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erfordern. Das erforderliche Investitionsvolumen wurde im Rahmen einer standardisierten Bewertung grob ermittelt. Dass sich die Stadt Wedel nun erneut dem Halt annimmt, wird begrüßt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt fehlt noch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Eine aktualisierte Rechnung kann hier Klarheit schaffen.

Stellungnahme

- Ein zweigleisiger Ausbau ist im Zusammenhang mit der Taktverdichtung und dem zweiten S-Bahn-Haltepunkt zu prüfen.
- Beseitigung der höhengleichen Kreuzung mit der Straße Autal.

Erwiderung

Inwiefern in diesem Zusammenhang auch die höhengleiche Kreuzung der Straße Autal aufgelassen werden kann, muss geprüft werden.

A0015#4

Stellungnahme

Anregung zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Bahnhofbereiches. Prüfung der Verbindungsmöglichkeiten zum Theaterplatz.

Erwiderung

Die NAH.SH begrüßt und unterstützt die Aufwertung von Bahnhofsumfeldern. Maßnahmen im Bahnhofsumfeld werden mit GVFG-Mitteln gefördert, zum Beispiel auch der derzeitige Ausbau der B+R-Anlagen am S-Bahnhof Wedel. Für eine weitere Zusammenarbeit zur Verbesserung des Umfeldes am S-Bahnhof Wedel steht die NAH.SH gerne zur Verfügung.

Stadt Bad Bramstedt

A0034#1

Stellungnahme

Dennoch gibt es in dem Teilbereich der Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen unter den dort aufgeführten Maßnahmen, die ihrerseits bis Ende 2026 realisiert werden sollen, mit dem geplanten "Expresszug Neumünster - Norderstedt" eine Schienenverkehrsachse mit unmittelbarer Auswirkung auf Bad Bramstedt. Deshalb wird vorgeschlagen, im Kontext qualitätsverbessernder Aspekte zum Bahnhof Bad Bramstedt nicht zuletzt auch, um Partizipationsmöglichkeiten an zu erwartender öffentlicher Förderung aufrecht zu erhalten im Interesse der räumlichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes hier in Bad Bramstedt wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Stadt Bad Bramstedt begrüßt die Initiative des Landes Schleswig-Holstein bzw. der NAH.SH, mit der Fortschreibung des LNVP planerische Schritte zur angestrebten Qualitätssteigerung insbesondere des schienengebundenen Personennahverkehrs einzuleiten. Die Stadt Bad Bramstedt ist einer der zentralen Haltepunkte der Bahnlinie AKN "Eidelstedt - Neumünster". Diese Bahnlinie ist Teil der mit Priorität geplanten Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahme "Expresszug Neumünster - Norderstedt", deren dichtere Vertaktung später sogar durchgebunden bis nach Kiel (s. Seite 40 des Entwurfes) werden soll und diese Linie damit weiter aufwertet. Soweit im Rahmen dieser Schienenstrecke weiteres Potential auf der Achse erschlossen werden soll (unter anderem Steigerung des Fahrgastaufkommens um wenigstens 20 Prozent) kann Bad Bramstedt mit derzeit laufenden eigenen Planungen neuer Gewerbegebiete, neuer Wohngebiete und zukunftsgerechter Daseinsvorsorgeeinrichtungen das ihrige dazu beitragen, die Zielerreichung des LNVP auch tatsächlich zu unterstützen. Diese Planungen konzentrieren sich innerstädtisch auf räumlich relativ nahe Bereiche um den Bahnhof herum. Die Ansiedlung arbeitsplatzintensiver neuer Betriebe (wie z.B. eines produzierenden Werkes der Firma Waldemar Link GmbH & Co.KG, Hamburg, mit zukünftig bis zu 500 Arbeitsstellen) denen keinesfalls unmittelbar und sofort ein adäquates Wohnungsbaubauangebot beiseite gestellt werden kann, verschafft der Eisenbahnstrecke der AKN zusätzliches Gewicht.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme und begrüßt die seitens der Stadt Bad Bramstedt angebotene Zusammenarbeit zur Stärkung des SPNV-Korridors durch flankierende stadtplanerische Entwicklungen.

Stellungnahme

Die Stadt Bad Bramstedt geht dabei davon aus, dass mit den angestrebten Änderungen im Mobilitätsverhalten auch Ansprüche an eine sachgerechte und vielfältige Ausstattung des Bahnhofsumfeldes einhergehen müssen. Deshalb verfolgt die Stadt ihrerseits mittelfristig das Ziel zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und Schiene. In diesem Zusammenhang müssen moderne und ausreichende Fahrradabstellanlagen in Bahnhofsnähe geschaffen und erhalten werden. Hier besteht seitens der Stadt die Erwartung, dass bei der Investition der Regionalisierungsmittel in schienengebundene Infrastrukturausbaumaßnahmen auch derartige Einrichtungen förderfähig gestaltet bzw. besser inhaltlich sogar Teil der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme des LNVP selbst werden. Passend dazu sollte auch die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads vor allem auch zur "Rush Hour" obligatorisch werden und der Schienenverkehrsträger technisch soweit ausgestattet sein (Fahrradwaggons). Dieses dient ganz konkret auch der Verknüpfung beider Verkehrsmittel gerade angesichts der laufenden Planungen zum Radschnellweg in der Metropolregion Hamburg.

Zusätzlich entwickelt die Stadt Bad Bramstedt auch gerade ein fahrradorientiertes innerstädtisches Mobilitätskonzept.

Das Stichwort der Fahrradfreundlichkeit im Zusammenhang mit der Qualitätsfrage zur Bahnhofsgestaltung ist hier selbstverständlich nur exemplarisch. Gleichermaßen muss es Ziel der Qualitätsoffensive sein, auch das Verkehrsmittel Pkw zukunftsgerichtet an den Bahnhof anzubinden (ausreichend Parkraum, Elektroladesäulen). Bis hin zur kompletten Möblierung eines zukunftsfähigen Bahnhofsumfeldes sollten diese Aspekte als Teil der geplanten Infrastrukturmaßnahme verstanden werden.

Wünschenswert wäre auch für Bad Bramstedt ein Mobilitätshub, an dem Pendlerinnen und Pendler am Bahnhof auswählen können, womit sie weiterfahren wollen. Neben der Möglichkeit private Fahrzeuge abzustellen, sollten im Rahmen dieser Maßnahme E-Bikes, Lastenfahrräder, Elektroroller und Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden. Eine Möglichkeit zum "Mitfahren" sollte ebenso geschaffen werden, ähnlich der "Mitfahrzentrale", deren Idee seiner Zeit weit voraus war.

Wir sehen wir es so, dass diese Möglichkeit einen größeren Stellenwert bekommen könnte, sofern alle Fortbewegungsmöglichkeiten inklusive der Einrechnung von Fusswegen kombiniert in einer digitalen Mobilitätsdatenbank jederzeit für jedermann überall abrufbar ist.

Erwiderung

Die NAH.SH unterstützt gerne beim Ausbau der Bahnstationen in Bad Bramstedt zu zeitgemäßen Mobilitätsstationen. Bike+Ride- und Park+Ride-Maßnahmen im Bahnhofsumfeld können grundsätzlich aus Landesmitteln bezuschusst werden. Das neue NAH.SH-Mobilteam berät Sie gerne bei allen Fragestellungen zur Gestaltung der Mobilität in Bad Bramstedt: <https://newsletter.nah.sh/de/ausgabe-02-2021/team-fuer-innovative-mobilitaet-startet-bei-nah-sh/>. Der Wunsch nach einer Fahrradmitnahme in der Hauptverkehrszeit ist nachvollziehbar, aufgrund der begrenzten Kapazitäten aber nicht umsetzbar. Es ist nicht an allen Bahnhöfen möglich, längere Bahnsteige für längere Züge mit größeren Kapazitäten einzurichten. Die Kapazitäten für Fahrräder im Zug müssen zudem in einem ausgewogenen Verhältnis zu Rollstuhl-Stellplätzen und Sitzplätzen stehen.

Stellungnahme

Im Hinblick auf die Vernetzung innerhalb der Metropolregion Hamburg sollte die im Fahrplankontakt der AKN-Linie A1 "Eidelstedt-Neumünster" derzeit bestehende Lücke zwischen 0:00 Uhr (letzte Abfahrt ab Eidelstedt) und 5:19 Uhr (1. Abfahrt ab Eidelstedt) durch weitere Fahrten geschlossen werden. Diese Forderung entspricht dem wahrnehmbaren Charakter insbesondere des Freizeitverhaltens breiterer Bevölkerungskreise am Wochenende. Dieses gilt auch für Sonn- und Feiertage.

Erwiderung

Im Dezember 2021 wird auf der A1 zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen ein stündlicher Nachtverkehr an den Wochenenden eingeführt.

Stellungnahme

Im Zuge der vor einigen Jahren durchgeführten Ausbaumaßnahme an der Bundesautobahn A 7 (6-spuriger Ausbau zwischen Hamburg und Bordesholmer Dreieck) ist eine Buslinie zur Anbindung Bad Bramstedts an den DB-Bahnhof Wrist eingerichtet worden. Diese wird betrieben im Rahmen des auf Landkreisebene zu regelnden ÖPNV.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass mit Wirkung ab 01.01.2022 auch der Kreis Steinburg (und damit der Bahnhof Wrist) Mitglied im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) wird, hat die Stadt Bad Bramstedt ein vitales Interesse am dauerhaften Bestand dieser Busanbindung, welche neben der Bahnverbindung ebenfalls in den HVV Bereich fallen muss. Auch wenn diese Frage ggf. in die eigenständige Organisationshoheit des ÖPNV fällt, entspricht diese Forderung ebenfalls der Zielsetzung des LNVP als ein weiterer zentraler Gesichtspunkt der angestrebten Mobilitätswende.

Erwiderung

Wie bereits in der Stellungnahme geschrieben, fällt die Entscheidung über den Weiterbetrieb der Buslinie Bad Bramstedt - Wrist in die Aufgabenträgerschaft des Kreises. Die NAH.SH hat hier keinen mittelbaren Einfluss.

A0034#5

Stellungnahme

Für den bedarfsgerechten Einsatz des ÖPNV muss die Datenerfassung darüber, wie viele Menschen wann wohin fahren, wo sie umsteigen und wie lange sie unterwegs sind, einen höheren Stellenwert bekommen.

Die MDM Plattform des Verkehrsministeriums zeigt deutlich, dass die Verkehrsdatenerfassung auch in Schleswig-Holstein noch in den "Kinderschuhen" steckt (bislang sind nur 3 Orte für Erfassungen für das gesamte Bundesland dort aufgeführt) und dieser mehr Aufmerksamkeit von allen Seiten geschenkt werden muss. Dies ist aus unserer Sicht ein elementares Thema und sollte auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gefördert werden. Denkbar ist es, das klassische Papierticket durch Smartcards zu ersetzen, welche beim Ein- und Aussteigen an entsprechende Lesegeräte gehalten werden müssen. Auch der Einsatz von Smartphones für die Ticketerstellung und -speicherung sollte ausgebaut werden durch das Angebot von entsprechenden Apps. So kann eine Datenerhebung erfolgen, was mit Papiertickets nicht möglich ist.

Intermodale Mobilität, also die sinnvolle Kombination mehrerer Verkehrsmittel für eine Fahrt, ist der Schlüssel für eine Verkehrswende. Diese ist insbesondere für Menschen, die im ländlichen Raum wohnen, was in Deutschland immerhin 80 Prozent der Bevölkerung sind, aus unserer Sicht noch elementarer als für die anderen 20 Prozent, die in Großstädten wohnen. Dann verliert der größte Vorteil "allumfassende Verfügbarkeit", den das Besitzen eines eigenen PKWs mit sich bringt, seine Bedeutung.

Erwiderung

Die Daten aus Schleswig-Holstein sind auf dem MDM über den bundesweiten ÖV-Datensatz bereitgestellt. Für den ÖPNV gibt es neben dem MDM spezifischere Plattformen, die wesentlich geeigneter sind. Zu diesen Plattformen gehört das Delfi-System für statistische und dynamische Daten. Abseits der eigentlichen Plattform ist der ÖPNV bereits weit fortgeschritten in der Schaffung von Formaten, Standards und Schnittstellen. Als Beispiel sei hier die ÖV-spezifische Ausführung des Netex-Formates genannt. Das Land Schleswig-Holstein ist weiterhin aktiv in die Ausgestaltung der Hintergrundsysteme und Daten involviert.

Das Ticketing in der NAH.SH-App ist bereits im produktiven Einsatz. Ein System für Check-in-Be-out (CiBo) befindet sich in der Ausschreibung.

Gemeinde Bönningstedt

A0039#1

Stellungnahme

Seite 11 Kap. 2.5

Ziel 5: klimaneutraler SPNV

CO₂Senkung

CO₂-Senkung

-> Redaktioneller Hinweis

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Seite 18 Kap. 4.21 Fahrplanangebots- und Maßnahmen bis Ende 2026

Unter Nr. 4) wird die Realisierung der S21
Hamburg-Kaltenkirchen ("Betrieb") ab 2025 angekündigt.

-> Die Gemeinde Bönningstedt nimmt den für die Realisierung angekündigten Zeithorizont zur Kenntnis.

Erwiderung

Wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Seite 25

Effizientere Bonus-/Malus-Systeme, die in die Verträge zwischen EVU, die Betreiber der Schienenwege und EIU ,die Besitzer der Infrastruktur, aufgenommen werden sollten, wären ein Weg für einen stärkeren Anreiz an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, den Betrieb des Netzes und der Bahnhöfe reibungsloser zu gestalten.

--> Satzbau prüfen, redaktioneller Hinweis

Erwiderung

Der Satz wird überprüft und angepasst.

Stellungnahme

Seite 35 Kap. 4

S 21 Durchbindung der Hamburger S-Bahn bis nach Kaltenkirchen.

Hier werden Details aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren wiedergegeben.

-> Die Gemeinde Bönningstedt nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Erwiderung

Wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Seite 68 Nr. 16)

SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen

Generell sollte eine Überprüfung hin zu qualifizierten Querverbindungen im Hamburger Umland in SH (Ringverkehr im ersten Landkreisring) erfolgen.

-> Als Alternative beziehungsweise als Ergänzung zu einer schienengebundenen Anbindung regt die Gemeinde Bönningstedt an, die Streckenführung für einen Bus über Bönningstedt zu prüfen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auch mit dem Bus können verbesserte Anbindungen des Flughafens vorgenommen werden. Hierzu wird angeregt, dass die Gemeinde auch unmittelbar Kontakt mit dem Kreis Pinneberg aufnimmt.

Stellungnahme

Seite 76 Bahnhofsumfelder werden zur Mobilitätsstation

-> Die Gemeinde Bönningstedt hat im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Umfeldes am AKN- Haltepunkt in Bönningstedt erstellen lassen. Die Entwicklung zur Mobilitätsstation ist in der Studie berücksichtigt. Die Gemeinde Bönningstedt fordert, dass das Land Schleswig-Holstein und der Kreis Pinneberg - gegebenenfalls über ihre gegründeten, bestehenden Unternehmen - ebenso wie die Verkehrsträgerinnen und Verkehrsträger die Umsetzung finanziell weiterhin maßgeblich fördern. Wegen der weiteren Detailplanung am Haltepunktsteht die Gemeinde Bönningstedt zum Beispiel mit der NAH.SH in Verbindung. Deren Unterstützungsangebote stellen für Gemeinden wie Bönningstedt eine große Hilfe dar und eröffnet Möglichkeiten über eine Nachfragebündelung.

Erwiderung

Der Ausbau des Bahnhaltepunktes Bönningstedt zu einer zeitgemäßen Mobilitätsstation kann grundsätzlich mit Landesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) gefördert werden (zum Beispiel für den Bau von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen oder den Ausbau einer barrierefreien Bushaltestelle). Die NAH.SH freut sich über eine enge Abstimmung mit der Gemeinde Bönningstedt bei der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens.

Stellungnahme

S. 84 Barrierefreiheit von Stationen

Ein weiterer Meilenstein für die Barrierefreiheit wird die Inbetriebnahme der S 21 von Hamburg nach Kaltenkirchen sein, die für das Jahr 2025 vorgesehen ist. Durch die S 21 werden die alten, nicht barrierefreien VTA-Triebwagen im gesamten AKN-Netz durch die freiwerdenden LINT-Triebwagen ersetzt.

-> Die Gemeinde Bönningstedt nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Der Umbau der Bahnsteige ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zur Elektrifizierung der (zukünftigen) S 21.

Erwiderung

Wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Seite 87 Kap. 5.33 Busverkehr

Wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen

Weitere Verbindungen können geprüft werden, oberster Bewertungsmaßstab für die weitere Aufnahme von Linien ist dabei die Netzwirkung, die sich durch die starke Achse im Zusammenspiel zwischen SPNV-Netz, Fahrzeiten und Fahrplan ergibt. Überall dort, wo es keine Bahnverbindung gibt, soll die Mobilität durch attraktive Busverbindungen erhöht werden.

Erwiderung

Wir stimmen zu, dass überall dort, wo es keine Bahnverbindung gibt, die Mobilität durch attraktive Busverbindungen erhöht werden sollte. Der LNVP fokussiert sich als landesweiter Rahmenplan auf Busverbindungen von landesweiter Bedeutung. Die Ausgestaltung der Busverkehre obliegt den Kreisen und kreisfreien Städten mit ihren regionalen Nahverkehrsplänen.

Stellungnahme

Seite 8 Kap. 15.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

Inter- und Multimodale Erreichbarkeit von Bahnhöfen

-> Die Gemeinde Bönningstedt wiederholt ihre Forderung nach Errichtung eines weiteren Haltepunktes der AKN A 1, zukünftig S 21, im Bereich des Ostermoor. Die gewerbliche Entwicklung über Verdichtung im bereits bestehenden Gewerbegebiet (2. Änderung des B-Planes Nr. 13) sowie eine flächenmäßige Erweiterung lassen weiteres Nachfragepotential erwarten. Die ÖPNV-Anbindung des Bönningstedter Ortsteils Winzeldorf ist unverändert schlecht. Insofern kommt auch die Bedienung über eine entsprechende Busanbindung an den bestehenden AKN-Haltepunkt in Betracht.

Erwiderung

Der Nutzen des von der Gemeinde Bönningstedt vorgeschlagenen Haltepunktes soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte.

Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit des Halts in den Fahrplan notwendig.

Erst dann kann beurteilt werden, ob dieser Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

Für eine entsprechende Busanbindung wäre der Kreis zuständig.

Stellungnahme

Seite 90

Je Jobticket von mindestens 15 € zahlen,

-> Redaktioneller Hinweis

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Seite 97 Tarif weiterentwickeln

->Seit dem 01.01.2013 bilden die Gemeinde Bönningstedt und die Stadt Quickborn eine Verwaltungsgemeinschaft. Sitz der Verwaltung ist das Rathaus der Stadt Quickborn. Gegenüber den Öffnungszeiten der Außenstelle Bönningstedt sind die Öffnungszeiten des Rathauses Quickborn deutlich erweitert; unter anderem namentlich am Mittwoch, in den Nachmittagsstunden und am Samstag. Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Bönningstedt kostet eine einfache Fahrt von A Bönningstedt nach A Quickborn im HVV Tarif derzeit 3,40 Euro. Für denselben Fahrpreis können innerhalb des HVV andere, deutlich weiter entfernt liegende Reiseziele erreicht werden. Um einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des SPNV zu schaffen, fordert die Gemeinde Bönningstedt, die Tarifgestaltung auf den Prüfstand zu stellen.

Dazu auch: Seite 111, letzter Absatz:

Eine geschickte Tarifgestaltung kann Einnahmepotenziale heben und zugleich Anreize für die Mehrnutzung schaffen, möglichst zu Zeiten, in denen ausreichend Beförderungskapazitäten zur Verfügung stehen.

Erwiderung

Es ist wiederholt erwiesen worden, dass pauschale Preissenkungen allein nicht geeignet sind, um Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen (siehe dazu auch den von Ihnen genannten Abschnitt auf Seite 111). Verschiedene Vorhaben in anderen Verbänden haben immer wieder gezeigt, dass auch umfangreiche (und damit für die öffentliche Hand sehr teure) Preissenkungen allein keine umfangreichen Fahrgastzuwächse zu generieren. Gleichzeitig fehlt das Geld für Investitionen in neue Busse und Bahnen und dichtere Takte.

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) entwickelt seinen Gemeinschaftstarif gegenwärtig weiter. Das Land setzt sich zusammen mit den übrigen Aufgabenträgern für einen kundenfreundlichen und attraktiven Tarif ein.

Stellungnahme

Seite 102 5.3.6 Antriebswende
emissionsfreien Akkutriebwagen
-> Redaktioneller Hinweis

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen
Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Seite 102 5.3.6 Antriebswende

Die Prüfung des Einsatzes von Akkutriebwagen, womit auf den Verzicht der Errichtung einer Oberleitung abgezielt wurde, war Teil der Forderungen im Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung der Strecke AKN A 1 / S 21. Mit dem Argument der schnellen Realisierung der S 21 konnte beziehungsweise wollte der Vorhabenträger diese Forderung nicht berücksichtigen. Für die Elektrifizierung der S 21 (Errichtung von Oberleitungen) kommt dieser Ansatz offenbar zu spät. Die Gemeinde Bönningstedt verkennt nicht, dass auch die Stromspeisung über Oberleitung grundsätzlich zum Verzicht auf die bisherigen Dieseltriebwagen führt. Wegen der Eingriffe in das Landschaftsbild fordert die Gemeinde Bönningstedt, dass ein Rückbau errichteter Oberleitungen an der Strecke der zukünftigen S 21 vorgesehen wird, sobald Akkutriebwagen oder andere alternative Antriebsformen eingesetzt werden können.

Erwiderung

Die Elektrifizierung der Strecke Kaltenkirchen - Eidelstedt erfolgt mit einer durchgehenden Oberleitung, da dies bei einem 20 Minutentakt weiterhin die effizienteste Variante ist, sowohl in wirtschaftlicher aber auch ökologischer Hinsicht. Dies war z. B. ein Ergebnis von Prof. Stephan in der Studie "Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte", November 2017. Die Energieübertragung kann bei der durchgehenden Elektrifizierung ohne Zwischenspeicher erfolgen.

Die Akkutriebzüge, die künftig in Schleswig-Holstein fahren werden, werden für seltener befahrene Strecken vorgesehen, bei denen sich der Bau einer Oberleitung beim jetzigen Betrieb nicht lohnt.

Stellungnahme

Seite 103

-> Die Gemeinde Bönningstedt wiederholt auch an dieser Stelle ihre Forderung nach Errichtung eines weiteren Haltepunktes der AKN A 1, zukünftig S 21, im Bereich des Ostermoor. Die gewerbliche Entwicklung über Verdichtung im bereits bestehenden Gewerbegebiet (2. Änderung des B-Planes Nr. 13) sowie eine flächenmäßige Erweiterung lassen weiteres Nachfragepotential erwarten.

Erwiderung

Der Nutzen des von der Gemeinde Bönningstedt vorgeschlagenen Haltepunkts soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte.

Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit des Halts in den Fahrplan notwendig.

Erst dann kann beurteilt werden, ob dieser Haltepunkt eingerichtet werden sollen.

Stellungnahme

Seite 104

->Die Gemeinde Bönningstedt begrüßt ausdrücklich den beabsichtigten emissionsfreien Betrieb der AKN, der durch Austausch des Wagenmaterials erreicht werden soll. Insbesondere wegen der Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Errichtung einer Oberleitung für die zukünftige S 21 fordert die Gemeinde Bönningstedt, dass auch für andere Strecken ein Austausch des Wagenmaterials ernsthaft geprüft und ein Rückbau errichteter Oberleitungen an der Strecke der zukünftigen S 21 vorgesehen wird, sobald Akkutriebwagen oder andere alternative Antriebsformen eingesetzt werden können.

Erwiderung

Die Elektrifizierung der Strecke Kaltenkirchen - Eidelstedt erfolgt mit einer durchgehenden Oberleitung, da dies bei einem 20 Minutentakt weiterhin die effizienteste Variante ist, sowohl in wirtschaftlicher als auch ökologischer Hinsicht. Dies war z. B. ein Ergebnis von Prof. Stephan in der Studie "Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte", November 2017. Die Energieübertragung kann bei der durchgehenden Elektrifizierung ohne Zwischenspeicher erfolgen.

Die Akkutriebzüge, die künftig in Schleswig-Holstein fahren werden, werden für seltener befahrene Strecken vorgesehen, bei denen sich der Bau einer Oberleitung beim jetzigen Betrieb nicht lohnt.

Stellungnahme

Seite 105 Vollständige Elektrifizierung der Schienenstrecken

-> Die Gemeinde Bönningstedt begrüßt das Ziel einer vollständigen Elektrifizierung der Schienennetzstrecken zur Reduzierung primärer Treibhausgasemissionen, soweit dieses nicht ausschließlich über die Errichtung von Oberleitungen (Fahrdrabt) erfolgt, sondern alternative Antriebsformen zum Zuge kommen lässt. Zur Verringerung der Eingriffe in das Landschaftsbild wird der Rückbau von zunächst errichteten Oberleitungen gefordert, sobald andere Antriebsformen eingesetzt werden.

Erwiderung

Die Elektrifizierung der Strecke Kaltenkirchen - Eidelstedt erfolgt mit einer durchgehenden Oberleitung, da dies bei einem 20 Minutentakt weiterhin die effizienteste Variante ist, sowohl in wirtschaftlicher aber auch ökologischer Hinsicht. Dies war z. B. ein Ergebnis von Prof. Stephan in der Studie "Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte", November 2017. Die Energieübertragung kann bei der durchgehenden Elektrifizierung ohne Zwischenspeicher erfolgen.

Die Akkutriebzüge, die künftig in Schleswig-HolsteinH fahren werden, werden für seltener befahrene Strecken vorgesehen, bei denen sich der Bau einer Oberleitung beim jetzigen Betrieb nicht lohnt.

Stellungnahme

Seite 106 On-Demand-Angebote

Zudem wurde auf die barrierefrei aller Fahrzeuge geachtet.

-> Redaktioneller Hinweis

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Seite 113 6.3.1 Übersicht

In Summe bedeutet dies, dass Schleswig-Holstein die Vergaben und Verkehrsverträge wettbewerbsorientiert gestalten muss, ohne Kundeninteressen aus dem Blick zu verlieren.

--> Kundeninteressen aus

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Stellungnahme

Seite 115 6.3.2 Reduzierung der CO2-Emissionen im SPNV

Reduzierung der CO2-Emissionen im SPNV

CO₂-Emissionen

-> Redaktioneller Hinweis

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

A0039#20

Stellungnahme

Seite 118 6.4 Schlusswort

"Push" für den Individualverkehr ist im Bereich der Gemeinde Bönningstedt die Bundesstraße B 4 im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit des gemeindlichen Straßennetzes in seiner Zubringerfunktion. Die Sicherstellung der Leichtigkeit des Straßenverkehrs auf der B 4 setzt den "Pull"-Maßnahmen Grenzen. Das innergemeindliche Netz - soweit nicht als Landes- oder Kreisstraße ebenfalls außen vor ist - bleibt in der Regel mit seiner Leistungsfähigkeit hinter Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zurück. Die besondere Herausforderung in Bönningstedt liegt darin, die Erreichbarkeit der Bahn- und Busstationen mit anderen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten. Hier fordert die Gemeinde Bönningstedt, dass die jeweiligen Träger der Straßenbaulast sich befürwortender als bisher zu den entsprechenden Veränderungsvorschlägen positionieren. Erst dann können im Zusammenwirken von "Pull und Push" auf den unterschiedlichen Ebenen gemeinsam Erfolge gelingen.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der LNVP fokussiert sich auf den Schienenpersonennahverkehr, die Zuständigkeit für den Straßenverkehr ist nicht gegeben. Trotzdem bemüht sich die NAH.SH, in Zusammenarbeit mit den Kommunen eine gute Erreichbarkeit von Bahnhöfen zu erzielen.

St. Michaelisdonn

A0040#1

Stellungnahme

bezüglich der TÖB-Beteiligung teile ich Ihnen mit, dass der Bürgermeister der Gemeinde St. Michaelisdonn Herr Nielsen zu Seite 26 angibt, dass der Hinweis für kommunale oder private Träger von Bahnhöfen, welche Fördermöglichkeiten es für Neu- und Umbaumaßnahmen dazu in Schleswig-Holstein konkret gibt, fehlt.

Erwiderung

Im Kapitel 5.3. "Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030" wird im Unterkapitel "Bahnhofsumfeld wird Mobilitätsstation" die finanzielle Förderung von kommunalen Projekten im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes beschrieben. Für detaillierte Auskünfte zur Förderfähigkeit von Ideen steht die NAH.SH Ihnen stets zur Verfügung.

Stadt Uetersen

D0019#1

Stellungnahme

hier: Punkt 14) Reaktivierung Uetersen - Tornesch - Pinneberg - Hamburger Güterumgehungsbahn

Die Stadt Uetersen befürwortet ausdrücklich eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr unter der zwingenden Voraussetzung, dass mittelfristig eine Durchbindung nach Hamburg erfolgt.

So sollte das Potenzial der Verbindung Uetersen-Tornesch - Barmbek kurzfristig näher untersucht werden. Da die Bahnstrecke Tornesch - Uetersen derzeit bereits für den Güterverkehr besteht, schätzt die Stadt Uetersen diese SPNV-Anbindung von allen Reaktivierungs-Vorhaben in Schleswig-Holstein als diejenige mit den geringsten planrechtlichen Hürden ein. Und da hier vermutlich alle Ziele zu 1,2,3,4 und 5 erreicht werden können, bittet die Stadt Uetersen um eine deutlich höhere Priorisierung dieser Maßnahme.

Ferner wünscht die Stadt eine konkretere Benennung des möglichen Zeithorizonts für die Umsetzung der Reaktivierung. Vor dem Hintergrund, dass aktuell in den städtischen Gremien ein Verkehrsentwicklungsplan beraten wird, bieten sich im Zusammenhang mit der Aktivierung der Bahnstrecke viele Synergie-Effekte im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsarten.

Erwiderung

Aus den bisherigen Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Totesch - Uetersen geht hervor, dass eine Reaktivierung lediglich mit einem Pendelbetrieb nicht sinnvoll ist. Die Möglichkeit einer Durchbindung nach Hamburg ist daher eine zwingende Notwendigkeit für die Umsetzung der Reaktivierung. Erste Abschätzungen im Rahmen des OdeS-Gutachten haben ein interessantes Potenzial attestiert. Gleichwohl sind umfangreiche Abstimmungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich, deren Ausgang nicht vorhersehbar ist. Außerdem ist das Projekt derzeit auch von Seiten des Landes Schleswig-Holstein nicht priorisiert und nicht finanziert. Eine Realisierung ist allerdings möglich, wenn sich die finanziellen Rahmenbedingungen ändern. Hier gilt es auch für die Kommunen, beim Bund für eine stärkere Mittelausstattung für Projekte des Schienenpersonennahverkehrs zu werben.

Stadt Pinneberg

D0020#1

Stellungnahme

Änderungsbedarf zum vorliegenden Entwurf des LNVP wird seitens der Stadt Pinneberg nicht gesehen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung.

D0020#2

Stellungnahme

Um das besondere Interesse der Stadt an der Taktverdichtung der Regionalzüge auf der Achse Hamburg Elmshorn zu betonen, wird seitens der Stadt Pinneberg darum gebeten diese Taktverdichtungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt einzurichten.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stadt Norderstedt

D0043#1

Stellungnahme

Verlängerung der U1 über Norderstedt Mitte hinaus in Richtung Norden

Als ein weiterer sinnvoller Baustein in den Abschnitten 4.2 und 5.2 ist im Sinne eines leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV für das gesamte Stadtgebiet Norderstedts sowie zur Erreichung der im Entwurf benannten verkehrspolitischen Ziele eine Verlängerung der U1 ab Norderstedt Mitte in Richtung Norden zu sehen. Die U1 kann aus Richtung Hamburg kommend über die Haltestelle Norderstedt Mitte hinaus im bereits bestehenden AKN-Trassenkorridor in Richtung Norden verlängert werden. Nach einer durchgeführten Voruntersuchung, in der die grundsätzliche Machbarkeit bestätigt wurde sowie einer erstellten Verkehrsnachfrageprognose ist im nächsten Schritt die Machbarkeit vertieft zu untersuchen. Endpunkt für die U1 könnte im Bereich der heutigen Haltestelle Quickborner Straße (Norderstedt Nord) liegen. Gleichzeitig wird die AKN verkürzt und bis an die neue Endhaltestelle der U1 zurückgenommen, um dort einen Systemumstieg zu ermöglichen. Dieser neue Umstieg ist nach Möglichkeit so zu konzipieren, wie der heute bestehende in Norderstedt Mitte. Hierdurch wird auch für Einwohnende entlang der heutigen AKN-Trasse nördlich der Haltestelle Norderstedt Mitte eine leistungsfähige und umsteigefreie U-Bahn-Verbindung in einem dichteren Takt als bisher in die Hamburger Innenstadt angeboten. Das Schnellbahn-Angebot im Norderstedter Stadtgebiet wird insgesamt vereinheitlicht, auch innerhalb Norderstedts kann dann umsteigefrei von Nord nach Süd gefahren werden. Darüber hinaus werden hierdurch optimale Verknüpfungen zu bestehenden ÖPNV-Angeboten hergestellt und auch bei langfristig weiterwachsender Fahrgastnachfrage ausreichende Kapazitäten geschaffen. Eine Verknüpfung mit Maßnahme 9) "Neumünster-Norderstedt Expresszug" ist dann an einem neuen Umsteigepunkt zwischen U1 und AKN möglich. Vorteile der Maßnahme (nicht abschließend):

- Umsteigefreie Verbindung entlang der heutigen AKN-Trasse innerhalb Norderstedts und in die Hamburger Innenstadt
- Taktverdichtung auf dem verlängerten U1-Abschnitt möglich, somit einheitliches Angebot im gesamten Stadtgebiet- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für aktuelle und zukünftig weiter wachsende Fahrgastnachfrage
- Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge und durch Entfall beschränkter Bahnübergänge emissionsfreie Abwicklung des gesamten Verkehrs
- Weiteres Potenzial der Achse erschließen

Es werden insbesondere die Ziele 1, 2, 4 und 5 angesprochen.

Nach zuletzt positiver Rückmeldung seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus wurde ein Grundsatzbeschluss mit Finanzierungszusage von der Norderstedter Stadtverwaltung für die politische Diskussion vorbereitet. Am 02.09.2021 hat sich zunächst der Norderstedter Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr hierzu beraten und sich einstimmig für eine Empfehlung des Beschlusses an die Stadtvertretung ausgesprochen. Die Stadtvertretung wird am 16.09.2021 zu diesem Thema tagen.

Erwiderung

Die U-Bahn Verlängerung ist eine kommunale Maßnahme und daher nicht Bestandteil des LNVP. Solange keine konkrete Planung zur Umsetzung inklusive Wirtschaftlichkeitsnachweis vorliegt, erfolgt keine Anpassung des SPNV.

Gemeinde Hemmingstedt

D0045#1

Stellungnahme

Der im Internet zugängliche Entwurf des LNVP wurde von der Gemeindevertretung Hemmingstedt positiv zur Kenntnis genommen, da durch die Reaktivierung des Bahnhofes in der Gemeinde Hemmingstedt die Attraktivität des Ortes gesteigert werden würde. Weiterhin würden unsere Berufspendler davon profitieren, da für die Fahrt nach Hamburg der zusätzliche Weg über Heide entfallen würde. Außerdem würde für unsere Schüler eine zusätzliche Verbindungsmöglichkeit zu den "Weiterführenden Schulen" nach Heide und Meldorf bestehen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Planung zur Reaktivierung des Bahnhofes in Hemmingstedt Zustimmung findet.

Gemeinde Halstenbek

D0047#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

Die Gemeinde Halstenbek gibt zu dem vorliegenden Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2022-2027 folgende Stellungnahme ab:

Taktverdichtung auf der S-Bahn-Linie S3 Strecke Elbgaustraße Pinneberg in den Abendstunden sowie am Wochenende

Die Geräusch- und Abgasbelastung durch den Kfz-Verkehr in den Innenstädten hat inzwischen ein Maß erreicht, bei dem Fahrverbote in die politische Diskussion gekommen sind. Für den freiwilligen Umstieg von Kfz-Nutzern auf den relativ emissionsarmen ÖPNV gilt es vor allem, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Hierbei ist die Fahrplandichte ein wesentliches Element.

So wird von vielen Fahrgästen aus Halstenbek und Pinneberg als großes Ärgernis empfunden, dass in den Abendstunden und auch teilweise tagsüber an Wochenenden die S3-Haltestellen Krupunder, Halstenbek, Thesdorf und Pinneberg nur im 20-Minuten-Rhythmus angefahren werden. Das führt bei Berufstätigen mit Schichtarbeit oder bei der abendlichen Rückkehr von Veranstaltungen etc. in Hamburg zu recht langen Aufenthalten an der Haltestelle Elbgaustraße, die den ÖPNV unattraktiver machen gegenüber der PKW-Nutzung. Vor diesem Hintergrund wird die Ausweitung des 10-Minuten Taktes auf der SBahn-Linie S3 auf der Teilstrecke Elbgaustraße Pinneberg werktags über 20.00 Uhr hinaus bis mindestens 23.30 Uhr sowie an den Wochenenden gefordert.

Erwiderung

Weitere Taktverdichtungen im Bereich der Hamburger S-Bahn und hier auch bei der S 3 sind vorgesehen, wenn es die Finanzlage zulässt.

Stadt Tornesch

Stellungnahme

Die Stadt Tornesch bedankt für die Beteiligung zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplan 2022-2027 über den Kreis Pinneberg.

Das grundsätzliche Bestreben den SPNV weiterzuentwickeln, ein größeres Angebot zu schaffen, um die Verkehrswende weiter zu forcieren, liegt der Stadt Tornesch schon länger am Herzen. Denn nur mit einem zuverlässigen und komfortablen Angebot wird es möglich sein, dass immer mehr PKW-Nutzer auf die Schiene umsteigen. Daher begrüßt und befürwortet die Stadt Tornesch ausdrücklich die im Entwurf des LNVP vorgesehenen Maßnahmen.

Dazu zählt die bis 2026 avisierte Einrichtung des Halbstundentaktes zwischen Elmshorn und dem Hamburger Hauptbahnhof, die einen zusätzlichen Halt in Tornesch ermöglicht bzw. somit neben zwei Verbindungen nach Altona nun künftig auch zwei Verbindungen zum Hauptbahnhof pro Stunde angeboten werden. Dies kommt der Vielzahl der Tornescher Pendler sehr zugute, zumal sich das Platzangebot dadurch deutlich verbessern wird. Wichtig für diese Maßnahme wird allerdings sein, dass die Fertigstellungen von Stuttgart 21 und Altona-Nord bis dahin auch planmäßig realisiert werden können. Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist auch ohne die Fertigstellung der beiden Fernbahnhöfe zu priorisieren.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

Bei den längerfristigen Maßnahmen ist die Einrichtung der S4-West auf dem Korridor von Hamburg nach Elmshorn im LNVP verankert. Diese ist ohne einen zusätzlichen Gleisausbau nicht darstellbar. Das dritte bzw. vierte Gleis wird in Tornesch und den umliegenden Gemeinden von einer Vielzahl an Akteuren schon seit Jahren gefordert, um das Angebot und Zuverlässigkeit des SPNV nachhaltig zu verbessern. Nicht zuletzt wurde durch die öffentliche Darstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie eben der S4-West durch den Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz und der Nah.SH im September 2020 ein erster kleiner Meilenstein gesetzt. Die Stadt Tornesch befürwortet dieses Projekt außerordentlich und unterstreicht, dass hierdurch der Kapazitätsengpass auf dem Korridor Hamburg Elmshorn entschärft werden kann. Im weiteren Planungsablauf steht die Stadt Tornesch als Verfahrenspartner gerne zur Verfügung.

Erwiderung

Die Planung des Streckenausbaus soll zeitnah weitergeführt werden. Derzeit laufen Untersuchungen zur Betriebsstabilität.

D0096#3

Stellungnahme

Ebenso befürwortet wird die Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen-Tornesch. Vor allem durch die Durchbindung in Richtung Hamburg erhält diese einen vielversprechenden Nutzen. Da die Trasse bereits besteht und durch den Güterverkehr regelmäßig genutzt wird, ist diese Reaktivierungsmaßnahme im Vergleich zu anderen Vorhaben leichter zu realisieren. Ein regelmäßiger SPNV-Betrieb mit einem ansprechenden Taktangebot zwischen Uetersen und Tornesch würde nicht zuletzt eine höhere Nachfrage generieren und somit die angespannten Verkehrssituationen auf den Straßen im Zentrum der Stadt Tornesch verbessern. Die Stadt Tornesch bittet zu prüfen, ob die Realisierung der Maßnahme ohne den Ausbau des 3./4. Gleises und daher auch zeitlich unabhängig davon möglich ist.

Erwiderung

Die bisherigen Untersuchungen für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Tornesch - Uetersen haben gezeigt, dass diese nur sinnvoll ist, wenn eine Durchbindung in Richtung Hamburg möglich ist. Daher muss einer kurzfristigen Reaktivierung eine Absage erteilt werden. Es wird nicht davon ausgegangen, dass durchgehende Züge in Richtung Hamburg bereits vor einer Realisierung des Ausbaus zwischen Pinneberg und Elmshorn möglich sind. Zudem stehen derzeit auch die finanziellen Rahmenbedingungen einer schnelleren Umsetzung entgegen.

Stadt Elmshorn

D0120#1

Stellungnahme

Bezug: 2 Verkehrspolitische Ziele Die Stadt Elmshorn begrüßt die verkehrspolitischen Ziele des vorliegenden Entwurfs zum landesweiten Nahverkehrsplan.

Erwiderung

Vielen Dank für die Rückmeldung und Zustimmung zu unseren verkehrspolitischen Zielen.

Stadt Elmshorn

D0121#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

Die Stadt Elmshorn begrüßt die Priorisierung der geplanten Taktverdichtungen im Bahnverkehr nach Hamburg sowie die Modernisierung unseres Bahnhofs. Beide Maßnahmen leisten einen entscheidenden Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung und damit zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit unserer Stadt und der Lebensqualität der Elmshorner Bürgerinnen und Bürger.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Maßnahmen von Seiten der Stadt Elmshorn Zustimmung finden.

Stadt Elmshorn

D0122#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Die Stadt Elmshorn wird aktuell sehr gut im laufenden Planungsprozess eingebunden. Es wäre wünschenswert diese enge Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten auch im Rahmen der Entwurfs- und Ausbauplanung des Haltestellenpunktes "Elmshorn Süd" fortzuführen.

Über die laufenden Abstimmungsrunden hinaus ist aus Sicht der Stadtplanung anzumerken, dass entlang der Bahntrasse im Elmshorner Stadtgebiet genehmigte Wohn- und Gewerbenutzungen im Bestand vorhanden sind. Unter der Voraussetzung, dass durch den erweiterten Schienenbetrieb keine Schallemissionen hervorgerufen werden, die die angrenzenden Nutzungen in unzumutbarer Weise beeinträchtigen könnten, erhebt die Stadtplanung daher grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planung. In diesem Zusammenhang bitten wir darum, eng im Planungsprozess der gesetzlich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen in unserem Stadtgebiet einbezogen zu werden, um stadträumlich verträgliche Lösungen für Mensch und Umwelt entwickeln zu können.

Erwiderung

Die NAH.SH plant für den Ausbau der S 4 West die Etablierung eines Arbeitskreises mit den Infrastrukturunternehmen, Planern und Kommunen. In diesem Gremium können auch die Schallschutzmaßnahmen abgestimmt werden.

Stadt Elmshorn

D0123#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Stellungnahme Stadt Elmshorn:

Zur Gewährleistung eines störungsfreien Bahnbetriebs ist langfristig geplant, die Anzahl an Bahnübergängen zu reduzieren.

Entgegengesetzt zu dieser Zielsetzung strebt die Stadt Elmshorn insbesondere im Innenstadtbereich einen Ausbau der Bahnquerungen an. Diese ist erforderlich, da sich einige Stadtbereiche entlang der Bahntrasse nach Aufhebung angrenzender, ebenerdiger Bahnübergänge zur Randlage entwickelt haben. Für eine gesunde Stadtentwicklung ist die Beibehaltung vorhandener stadträumlicher Verflechtungen besonders der Fortbestand von innerstädtischen Bahnquerungen elementar.

Sofern sich o.g. Zielsetzung des Nahverkehrsplans nur auf ebenerdige Bahnübergänge im Elmshorner Stadtgebiet bezieht und an den betroffenen Stellen ein Ersatzbauwerk für die Bahnquerung vorgesehen werden kann, erhebt die Stadt keine Bedenken gegen diese geplante Reduzierung.

Erwiderung

Im Bereich Elmshorn sind bei der Beseitigung der Bahnübergänge Ersatzquerungen geplant.

Gemeinden Wiemersdorf und Großenaspe

D0136#1

Stellungnahme

Bezug: Kein Bezug

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf Landesweiter Nahverkehrsplanung 2022 bis 2027 wurde meinen amtsangehörigen Gemeinden Wiemersdorf und Großenaspe vorgelegt.

Beide Gemeinden haben keine Bedenken zum Landesweiten Nahverkehrsplan 2022 bis 2027.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Kerstin Ahlmann

Planung und Verwaltung

Erwiderung

Vielen Dank für die Rückmeldung.

Kreis Dithmarschen

D0155#1

Stellungnahme

Stellungnahme des Kreises Dithmarschen zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2022-2027

Der Wirtschaftsausschuss des Kreises Dithmarschen hat sich am 24.08.2021 mit dem LNVP-Entwurf befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

Die positiven Entwicklungsansätze, die der LNVP-Entwurf für den Kreis Dithmarschen beinhaltet, werden begrüßt. Die in der Begründung näher ausgeführte Stellungnahme zum LNVP-Entwurf wird beschlossen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und die Maßnahmen für den Kreis Dithmarschen unterstützt werden.

Stellungnahme

Kap. 5.2.2 Nr. 2: Elektrifizierung Itzehoe-Westerland

Zeithorizont: 2030 (ggf. früher)

Stellungnahme:

Es wird die schnellstmögliche Umsetzung gefordert. Im Zuge der Elektrifizierung der Strecke Wilster - Brunsbüttel für den Schienengüterverkehr wird auch die Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr (SPNV) gefordert.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Den Wunsch nach schnellstmöglicher Realisierung nehmen wir zur Kenntnis.

Eine Reaktivierung des SPNV nach Brunsbüttel ist derzeit nicht vorgesehen.

D0155#3

Stellungnahme

Kap. 5.2.2 Nr. 15: Ausbau Neumünster Heide Zeithorizont: offen

Stellungnahme:

Es wird die schnellstmögliche Umsetzung gefordert.

Erwiderung

Wir setzen uns grundsätzlich für eine schnelle Umsetzung von Projekten und Maßnahmen ein.

D0155#4

Stellungnahme

Kap. 5.2.2 Nr. 17: Streckenverkürzung Elmshorn-Itzehoe Zeithorizont: offen

Stellungnahme: Es wird die schnellstmögliche Umsetzung gefordert.

Erwiderung

Wie oben beschrieben, setzen wir uns grundsätzlich für eine schnelle Umsetzung von Projekten und Maßnahmen ein.

Stellungnahme

Kap. 5.3.1 SPNV-Stationen

Nr. 4: Bf-Umfelder werden zu Mobilitätsstationen

Zeithorizont: bis 2027

Stellungnahme:

Die Förderung zur Attraktivierung von Stationen sollte auch für Bahnhöfe gelten, die in kommunaler oder privater Hand sind (Bahnagenturen).

Erwiderung

Grundsätzlich unterstützt die NAH.SH alle Vorhaben zur Aufwertung und Umgestaltung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern unabhängig vom Betreiber. Infrastrukturunternehmen und Kommunen können dafür Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) beantragen. Sollte ein privater Betreiber Interesse an einer GVFG-Förderung haben, sind die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen im Einzelfall zu prüfen.

Stellungnahme

Nr. 5: Neue Stationen

Zeithorizont: ab 2027

Die Bahnhöfe Hemmingstedt und Weddingstedt sollen reaktiviert werden. Stellungnahme:

Es wird die schnellstmögliche Umsetzung gefordert.

Erwiderung

Für die Realisierung der beiden Haltepunkte muss die Finanzierbarkeit sichergestellt sein. Durch die geplante Elektrifizierung könnte die fahrplantechnische Machbarkeit weiter erleichtert werden. Eine schnellere Umsetzung kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Stellungnahme

Kap. 5.3.2: Barrierefreiheit von Stationen

Zeithorizont: ab 2023

An den Stationen Tiebensee, Jarrenwisch, Süderdeich und Reinsbüttel der Strecke Heide Büsum wird erstmals Barrierefreiheit hergestellt.

Stellungnahme:

Es wird die schnellstmögliche Umsetzung gefordert. Darüber hinaus soll die Barrierefreiheit von Zügen und Stationen generell schnellstmöglich vollständig hergestellt werden.

Erwiderung

Die schnellstmögliche Herstellung der Barrierefreiheit auf der Strecke Heide - Büsum sowie im gesamten Land Schleswig-Holsten liegt auch im Interesse der NAH.SH.

Stellungnahme

Kap. 5.3.5: Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation Zeithorizont: Fortführung, laufend

Stellungnahme:

- Im Rahmen des TEP wird die Prüfung einer Schülerjahresfahrkarte gefordert, die kreisweit im Bus- und Bahnverkehr gilt.
- Außerdem soll ein spezielles Tarifangebot für Auszubildende in Anlehnung an ein 365 €-Ticket geprüft werden.
- Zur Vereinfachung der App-Landschaft soll die Integration der NAH.SHUTTLE-App (perspektivisch Übernahme für RUDI) in die reguläre NAH.SH-App geprüft werden.
- Der Preis für die Mitnahme von Fahrrädern wird als zu hoch angesehen; zudem ist ein ganzheitliches Konzept für die Verknüpfung des Rad- und Bahnverkehrs erforderlich.

Erwiderung

Die Kreise sind herzlich eingeladen, ihre Vorschläge für die Weiterentwicklung des Tarifs in den Prozess für den Tarifentwicklungsplan (TEP) einzubringen.

Die NAH.SH prüft derzeit bereits die Integration der NAH.SHUTTLE-App in die NAH.SH-App. Die NAH.SH steht einer Integration von RUDI offen gegenüber und sieht einer möglichen Zusammenarbeit mit Freude entgegen.

Die Mitnahme von Fahrrädern verursacht vor allem in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsengpässe in den Fahrzeugen. Das Land fördert daher die Einrichtung von Bike-and-Ride-Standorten in ganz Schleswig-Holstein. Fahrradeinzelkarten für kurze Strecken sind im SH-Tarif ab 1,90 Euro erhältlich; Fahrradtagskarten unabhängig von der Entfernung für 4,50 Euro (d.h. für Hin- und Rückfahrt jeweils 2,25 Euro).

D0155#9

Stellungnahme

Das Land Schleswig-Holstein wird aufgefordert, die Integration der Fährverbindung Brunsbüttel Cuxhaven in den ÖPNV zu prüfen.

Erwiderung

Die Integration von Fährverbindungen in den ÖPNV wird derzeit geprüft.

Kreis Segeberg

D0156#1

Stellungnahme

Kap. 4.2.1 und 5.2.1: Maßnahmen bis Ende 2026

Nr. 13: RB82 Taktverdichtung Bad Segeberg - Bad Oldesloe (von 60-Min auf 30-Min-Takt)

Zeithorizont: offen

Stellungnahme:

Die geplante Maßnahme wird begrüßt. Allerdings ist die Verkehrssituation im Spannungsfeld Bahnübergang Burgfeldstraße/B206/ZOB bereits heute angespannt und es wird vermutet, dass die verlängerten Schrankenschließzeiten, die durch die Taktverdichtung ausgelöst werden, zur Verschärfung bestehender Probleme führen. Vor diesem Hintergrund wird gefordert, die Auswirkungen der Maßnahme auf die übrigen Verkehrsarten in einer integrierten Verkehrsstudie zu untersuchen und Lösungen für ggf. identifizierte Probleme zu finden, um die verkehrliche Funktionalität in diesem sensiblen Bereich sicherzustellen. Die Zustimmung zur Maßnahme steht unter diesem Vorbehalt.

Außerdem wird dafür plädiert, die Taktverdichtung (von 60-Min auf 30-Min-Takt) auf der gesamten Strecke von Neumünster nach Bad Oldesloe ohne Zwischenschritt aanzheitlich umzusetzen.

Erwiderung

Die Situation am Bahnübergang Burgfeldstrasse/ B206 in Bad Segeberg wird im Rahmen der weiteren Prüfungen des 30-Minutentaktes gesondert zu prüfen sein.

Da für einen Halbstundentakt zwischen Bad Segeberg und Neumünster zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten zu errichten sind und die Nachfrage nördlich von Bad Segeberg nur 2/3 des Wertes südlich von Bad Segeberg beträgt, ist der Ausbau bis Neumünster Teil einer späteren Betriebsstufe.

D0156#2

Stellungnahme

Kap. 4.2.1 und 5.2.1: Maßnahmen ab 2027

Nr. 4: RB82 NMS - Bad Segeberg - Bad Oldesloe: 2gleisiger Ausbau, Elektrifizierung, 30-Min-Takt, Bypass für Schienengüterverkehr; perspektivisch Verlängerung nach Kiel und Hamburg

Zeithorizont: ab 2027

Stellungnahme:

Die geplante Maßnahme wird begrüßt. Allerdings wird eine weitere Verschärfung der oben unter Nr. 13 genannten Probleme vermutet. Die o.g. Forderung gilt deshalb an dieser Stelle umso mehr. Die Zustimmung zur Maßnahme steht unter diesem Vorbehalt.

Erwiderung

Für einen zweigleisigen Ausbau sind umfangreiche Anpassungen der Infrastruktur erforderlich. Die Herausforderungen bestimmter Bahnübergänge sind dabei zu lösen.

Kreis Pinneberg

D0157#1

Stellungnahme

Kap. 4.2.1 und 5.2.1: Maßnahmen bis 2026

Nr. 11: Weitere S-Bahn-Taktverdichtungen im Hamburger Umland

Zeithorizont: 2023

Stellungnahme:

Die Maßnahme bezieht sich auf die S1 nach Wedel und die S3 nach Pinneberg. Bezüglich der S3 wird die Ausdehnung des bestehenden 10-Min-Taktes auch auf die 20-Min-Taktlagen zum Fahrplanwechsel 12/2022 gefordert, so dass ein lückenloser 10-Min-Takt ab/bis Pinneberg entsteht. Für die S1 wird gefordert, den 10-Min-Takt ebenfalls zum Fahrplanwechsel 12/2022 soweit auszudehnen, wie die Infrastrukturverhältnisse es zulassen. Darüber hinaus wird eine verbindliche Perspektive zur Umsetzung eines lückenlosen 10-Min-Takts ab/bis Wedel (analog zur S3) inklusive der Einrichtung einer neuen Station Wedel Ost gefordert.

Erwiderung

Soweit finanziell möglich, wird gemäß den Planungen des LNVP und in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg eine Taktverdichtung auf der S 3 zwischen Elbgaustraße und Pinneberg vorgenommen. Für die S 1 kann keine unmittelbare Perspektive dargestellt werden, da eine weitere Taktverdichtung ohne Infrastrukturausbau nicht möglich ist. Für den weiteren Infrastrukturausbau, mit dem auch ein Haltepunkt Wedel Ost möglich wäre, fehlt aber derzeit noch der nötige Wirtschaftlichkeitsnachweis.

Stellungnahme

Nr. 12: Hamburg Hbf -Hamburg-Altona Elmshorn (2+2);

Kapazitätsausweitung durch Einsatz von Doppelstockzügen ab 12/2027

Zeithorizont: 2026

Stellungnahme:

Das 2+2-Konzept sieht auf den Linien RB61+RB71 insgesamt 4 Fahrten pro Stunde von Tornesch/Prisdorf/Pinneberg nach Hamburg Hbf bzw. HamburgAltona vor. Aus der Erläuterung geht nicht zweifelsfrei hervor, ob dieses Fahrtvolumen ganztägig gilt, oder sich auf die Hauptverkehrszeit beschränkt. Gefordert wird eine ganztägige Gültigkeit des 2+2-Konzepts und eine entsprechende Klarstellung im LNVP; dies gilt mindestens bis zur Umsetzung der S4 West. Darüber hinaus wird die seit Jahren erhobene Forderung aufrechterhalten, in Tornesch und Pinneberg außerdem die RE-Linien RE7/RE70 Hamburg Kiel/Flensburg halten zu lassen.

Erwiderung

Der LNVP trifft für das 2+2-Konzept zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage zum zeitlichen Umfang. Der exakte Fahrplan ist jeweils im Rahmen des Jahresfahrplans vor dem Hintergrund der Nachfragesituation zu erstellen.

Zusätzliche Regionalexpresshalte in Pinneberg oder Tornesch sind nicht vorgesehen und widersprechen dem Logik eines Regionalexpresses, der einer schnellen Anbindung weiter entfernter Landesteile an Hamburg dient. Für die stark nachgefragten Stadt-Umland-Verkehre im Hamburger Umland besteht ein separates Angebot in Form der Regionalbahnen, welches im Zuge des 2+2-Konzeptes deutlich ausgebaut werden soll.

Stellungnahme

Ergänzung: Nachtverkehr in den Wochenendnächten auf der A3 Elmshorn -Barmstedt

Stellungnahme:

In logischer Fortsetzung der bestehenden, durchgehenden Wochenend Nachtverkehre im 60-Min-Takt auf diversen SPNV-Linien im Kreis Pinneberg wird die schnellstmögliche eines entsprechenden Angebots auch auf der Linie A3 Elmshorn - Barmstedt (Henstedt-Ulzburg) gefordert.

Erwiderung

Bisher ist auf der A3 aufgrund der geringeren Nachfrage kein Nachtverkehr vorgesehen.

Stellungnahme

Kap. 4.2.1 und 5.2.1: Maßnahmen ab 2027

Nr. 3: S4 West

Zeithorizont: 2030

Stellungnahme:

Die Priorisierung der S4 West Hamburg Elmshorn wird unterstützt. Zugleich wird darum gebeten, die Reaktivierung der SPNV-Verbindung Uetersen - Tornesch - Barmbek (Güterumgehungsbahn; Nr. 14) als wichtiges Zukunftsprojekt im Rahmen der Planung der S4 West-Trassenführung und Bahnhofsgestaltung mit zu berücksichtigen, um mögliche Synergieeffekte in der Planung und Bauaufwendungen zu nutzen.

Erwiderung

Eine Berücksichtigung wird vorgesehen.

Stellungnahme

Nr. 11: S32 Schenefeld

Zeithorizont: offen

Stellungnahme:

Eine Konkretisierung des Projektes soll auch im Rahmen des HVV-Gesellschafter*innenkreises und hierbei insbesondere mit den SPNV Aufgabenträgern Schleswig-Holstein und Hamburg vorangetrieben werden. Eine Realisierung ab 2027 ist wünschenswert.

Erwiderung

Die NAH.SH wird im nächsten Schritt eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine Verlängerung der geplanten S 32 bis Schenefeld durchführen. Dies wird, ebenso wie die bisherigen Schritte, in enger Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg und der Stadt Schenefeld erfolgen.

Stellungnahme

Nr. 14: Reaktivierung Uetersen - Tornesch (Pinneberg - Hamburg; über die Güterumgehungsbahn)

Zeithorizont: offen

Stellungnahme:

Die Priorisierung der S4 West Hamburg - Elmshorn wird unterstützt. Zugleich wird darum gebeten, die Reaktivierung der SPNV-Verbindung Uetersen - Tornesch - Barmbek (Güterumgehungsbahn) als wichtiges Zukunftsprojekt im Rahmen der Planung der S4 West-Trassenführung und Bahnhofsgestaltung mit zu berücksichtigen, um mögliche Synergieeffekte in der Planung und Bauaufwendungen zu nutzen.

Erwiderung

Eine Berücksichtigung wird vorgesehen.

Stellungnahme

Nr. 16: Anbindung Flughafen Hamburg

Zeithorizont: offen

Stellungnahme:

In der Erläuterung heißt es: "Es ist zu prüfen, ob ein Vorlaufverkehr im Sinne einer hochwertigen Busanbindung des Landes SH an den Hamburger Norden (inkl. Flughafen) realisierbar ist." Dazu ist festzustellen: Ein entsprechendes Ziel findet sich im Entwurf des RNVP-Entwicklungskonzepts Kreis Pinneberg ("X95"). Die Verwaltung steht hierzu bereits in vorbereitenden Gesprächen mit Hamburg. Weiterhin heißt es in der Erläuterung: "Generell sollte eine Überprüfung hin zu qualifizierten Querverbindungen im Hamburger Umland in SH (Ringverkehr im ersten Landkreisring) erfolgen." Dazu ist festzustellen: Die Kreise Pinneberg und Segeberg bauen hochwertige kreis- und achsenverbindende Tangentialbuslinien seit Jahren gemeinsam gezielt aus (2002: Linie 594; 2008: Linie 295) und werden das System entsprechender Linien zum Fahrplanwechsel 12/2021 mit der neuen Buslinie 395 komplettieren.

Erwiderung

Vielen Dank für die Präzisierung dieses Punktes. Wir haben eine entsprechende Ergänzung des LNVP vorgenommen.

D0157#8

Stellungnahme

Nr. 5: Neue Stationen: Elmshorn Süd, Pinneberg Nord (im Zuge der S4 West) Zeithorizont: 2030

Stellungnahme:

Es wird die Einrichtung einer Station Wedel Ost auf der S1 gefordert.

Erwiderung

Ein neuer Halt in Wedel Ost würde umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erfordern. Das erforderliche Investitionsvolumen wurde im Rahmen einer standardisierten Bewertung grob ermittelt. Dass sich die Stadt Wedel nun erneut dem Halt annimmt, wird begrüßt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt fehlt noch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Eine aktualisierte Rechnung kann hier Klarheit schaffen.

SVG Südwestholstein ÖPNV Verwaltungsgemeinschaft

D0164#1

Stellungnahme

Allgemein

Der LNVP-Entwurf ist mit einer Laufzeit von 2022 bis 2027 versehen. Gemäß § 4 (6) OPNVG beträgt die Laufzeit 5 Jahre. Da der Zeitraum 2022-2027 aber 6 Jahre umfasst, dürfte der Zeitraum insofern auf 2022-2026 anzupassen sein.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

D0164#2

Stellungnahme

Kap. 5.3.3 Busverkehr: Besondere Qualitätsmerkmale

Hier ist die Rede von der Gestaltung der Busse im NAH.SH-CD, was im HVV-Gebiet vor dem Hintergrund eines einheitlichen und schlüssigen Marktauftritts auch und gerade aus Nachfragesicht als nicht zielführend bewertet wird. Es wird deshalb gefordert, hier zwischen NAH.SH- und HVV-Verbundgebiet zu differenzieren. Dies steht auch im Einklang mit § 4 (1) Nr. 5 der ÖPNV-FinVO, wonach im Sinne einer einheitlichen Kundenkommunikation die CDs des HVV oder der NAH.SH anzuwenden sind.

Erwiderung

Das Kapitel behandelt wenige ausgewählte Buslinien, die das bestehende SPNV-Netz ergänzen. Die Gestaltung im NAH.SH Design zielt darauf ab, die Systemzugehörigkeit von Bus und Bahn im Sinne eines Grundnetzes zu unterstreichen. Ein Bus im NAH.SH Design kann ohne weiteres gemäß HVV-Vorgaben gestaltet werden, die Gestaltung kann als Werbung für den Nahverkehr gewertet werden. Es verkehren auch Züge im NAH.SH Design im Gebiet des HVV.

Kreis Herzogtum Lauenburg

A0018

A0018#1

Stellungnahme

Der Kreis Herzogtum Lauenburg bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplanes 2022 bis 2027 und begrüßt ausdrücklich die allgemein gesetzten Ziele der ambitionierten Nachfragesteigerung (Punkt 2.1.), der Qualitätssteigerung durch höhere Verlässlichkeit (Punkt 2.2) und der angestrebten besseren Erreichbarkeit der SPNV-Anlagen (auch durch Umsetzung der Barrierefreiheit). Diese Ziele decken sich weitestgehend mit den Zielen des Kreises für die Weiterentwicklung des in Kreisverantwortung liegenden restlichen ÖPNV. Als Kreis mit der quantitativ größten Verkehrsleistung aller Kreise im Land strebt der Kreis, gerade mit dem Ziel der CO-Einsparung im Verkehrssektor, eine weitere kontinuierliche Verbesserung der ÖPNV-Leistung in Abstimmung mit der SPNV-Leistung an.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Nur gemeinsam und im Zusammenspiel von Bahn und Bus wird es möglich sein, die ambitionierten Ziele für Klimaschutz und Mobilitätswende zu erreichen.

Stellungnahme

Punkt 5.2.1. Maßnahme 10:

Die Taktverdichtung auf der S 21 ab/bis Aumühle ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2021 wird durch den Kreis positiv aufgenommen. Auch wenn die Nachfrage an den Stationen Wohltorf und Aumühle aktuell noch ausbaufähig ist, ist durch den südlichen verdichteten Siedlungsraum mit einem Anstieg zu rechnen. Der Ausbau des Busverkehrs als Zubringerleistung wird vom Kreis geprüft.

Erwiderung

Vielen Dank für die unterstützende Stellungnahme!

Stellungnahme

Punkt 5.2.2. Maßnahme 9:

Die Aufnahme des RE 83 in das Projekt "S-Bahn Lübeck" wird vor dem Hintergrund der Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18.08.2021, u.a. den Ausbau der Strecke Lübeck - Lüneburg in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen, begrüßt. Dabei ist die Anbindungsmöglichkeit an den örtlichen ÖPNV-Busverkehr mit der Beibehaltung der Zugkreuzungen in Ratzeburg und Lauenburg sicherzustellen. Zudem ist zu prüfen, wie auch unter Nutzung der heutigen Infrastruktur am Bahnhof Büchen ein halbstündiges Angebot auf dem Abschnitt Büchen Lüneburg umgesetzt werden kann.

Für die dargestellte Maßnahme fehlen jedoch Aussagen zur Konkretisierung der Finanzierung und der Umsetzungsplanung, welche bis zum Jahr 2027 verbindlich angestrebt und im LNVP als Arbeitsaufträge festgeschrieben werden sollten. Die angestrebte Erhöhung der Taktung auf ein Halbstundenangebot sollte somit mit einem konkreten Termin versehen werden, zumal der Halbstundentakt zwischen Lübeck und Büchen bereits im Herbst 2017 vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Aussicht gestellt wurde. Für die Umsetzung sind nur investive Maßnahmen in einem überschaubaren Rahmen notwendig.

Erwiderung

Insgesamt ist eine Höherpriorisierung des Projektes aufgrund der Rahmenbedingungen (Knappheit insbesondere finanzieller Mittel für die Betriebsleistungen) nicht möglich.

Die Lage der Zugkreuzungen ist auch von den Anschlüssen in Lübeck, Büchen und Lüneburg abhängig. Insbesondere die Situation in Büchen ist aufgrund der dichten Belegung der Bahnstrecke Hamburg - Berlin, die in Büchen gekreuzt wird, immer wieder für notwendige Anpassungen verantwortlich. Daher kann es zu einer Verlegung der Zugkreuzungen zu anderen Kreuzungsstellen kommen.

Für einen Halbstundentakt Büchen - Lüneburg ist auch eine Abstimmung mit Niedersachsen erforderlich, da die Betriebskosten territorial finanziert werden müssen.

Der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau der Strecke könnte allerdings in der Tat auch die Umsetzung von SPNV-Angebotsmaßnahmen erleichtern, da dann die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht werden würde, ohne dass Nahverkehrsmittel für den Ausbau der Strecke erforderlich wären.

Stellungnahme

Punkt 5.2.2. Maßnahme 10:

Die Verankerung der Streckenreaktivierung Bergedorf/Hamburg Geesthacht im LNVP 2022 bis 2027 wird durch den Kreis sehr positiv aufgenommen. Um jedoch aufbauend auf die bereits vorliegende Studie zur Reaktivierung eine zügige Realisierung zu erreichen, werden kurzfristig auf Basis der vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weitere vertiefende Untersuchungen zur Vorbereitung der Planung und eine konkrete Abstimmung mit der FHH und der Region von Seiten des Kreises für erforderlich gehalten. Zudem besteht im Kreis aufgrund der prognostizierten hohen Fahrgastzahlen die Erwartung, dass eine Umsetzung von Teilmaßnahmen deutlich vor dem Jahr 2030 angestrebt wird. Da hierfür die notwendigen vertiefenden Planungen erfahrungsgemäß viel Zeit benötigen, sollte eine baldige Planungsaufnahme vorgenommen und mit konkreten Zeitangaben im LNVP festgehalten werden.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Die Umsetzung von Verkehrsinfrastruktur erfordert in der Tat einen hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand. Angesichts der ungesicherten Finanzierung und der begrenzten Planungsressourcen kann das Vorhaben einer Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Geesthacht und Hamburg im Rahmen dieses LNVP noch nicht terminiert werden.

Stellungnahme

Fehlende Maßnahmen:

Im gesamten LNVP-Entwurf werden keine Aussagen zur Weiterentwicklung des RE 1 getroffen. Die Achse Hamburg - Büchen ist Teil des Hamburger Achsenkonzeptes und wird als einzige Achse im LNVP zur weiteren Entwicklung nicht benannt. Mit der vertraglichen Übernahme der Leistung in das Netz Ostseeküste unter Federführung des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurde der Region zugesagt, dass der Einfluss aus Schleswig-Holstein auf die Leistung zwischen Hamburg und Büchen weiterhin bestehen bleibt. Ohne Zielsetzungen für den RE 1 und Benennung dieser Ziele im LNVP verstärkt sich der Eindruck, dass der Einfluss auf die Leistung von Seiten des Landes Schleswig-Holstein schwindet. Der Kreis appelliert zur Aufnahme der Maßnahme eines ganztägigen Halbstundentaktes zwischen Hamburg und Büchen unter dem Maßnahmenpaket bis zum Jahr 2026. Parallel wäre eine Verlängerung der S-Bahnlinie 21 über den heutigen Endbahnhof Aumühle hinaus zu prüfen.

Erwiderung

Die Darstellung der Maßnahmen für den RE 1 zwischen Hamburg und Büchen wurde in den LNVP aufgenommen. Die Maßnahmen beinhalten Folgendes:

Mittelfristig plant das Land Schleswig-Holstein die Kapazitäten im RE 1 deutlich zu erhöhen. Mit Beginn eines neuen Verkehrsvertrages (derzeit vorgesehen ab Dezember 2025) sollen in der Hauptverkehrszeit bis zu 200 m lange achteilige Doppelstockzüge zwischen Büchen und Hamburg eingesetzt werden, womit sich die Kapazität um ca. 30% erhöhen würde.

Der Halbstundentakt wird heute bereits in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr angeboten. Weitere Taktverdichtungen sind derzeit nicht vorgesehen. Nur wenn entsprechende finanzielle Spielräume bestehen würden, wäre die Bestellung weiterer Zugleistungen möglich.

Eine Verlängerung der S21 über Aumühle hinaus erachten wir nicht für sinnvoll, da die Fahrzeiten einer S-Bahn doppelt so hoch wie die des Regionalexpress wären.

Stellungnahme

Punkt 4.3. Maßnahme 3: Der Kreis bittet um die Aufnahme des Bahnhofes Schwarzenbek in die Liste der zu modernisierenden Bahnhöfe bzw. Bahnhofsumfelder.

Erwiderung

Im LNVP werden der Übersicht wegen nicht alle Einzelprojekte aus dem GVFG-Landesprogramm genannt. Die Bahnsteige im Bahnhof Schwarzenbek werden bis Ende 2025 für den Halt längerer Züge um ca 30m verlängert. NAH.SH und DB Station&Service AG prüfen zurzeit, ob im Zuge der Bahnsteigverlängerungen eine umfassendere Modernisierung der Verkehrsstation finanzierbar und realisierbar wäre. 2018 hat die Stadt Schwarzenbek eine B+R-Anlage im NAH.SH-Design am Bahnhof realisiert. Die NAH.SH begrüßt eine weitere Modernisierung des Stationsumfeldes und steht gerne für eine engere Zusammenarbeit mit der Stadt Schwarzenbek zur Verfügung.

Stellungnahme

Punkt 6.1.2:

Der Kreis weist daraufhin, dass bei einer Verschiebung der Erlösverantwortung von den Verkehrsunternehmen hin zu den Aufgabenträgern eine Umstrukturierung des Einnahmeaufteilungsverfahrens unter Verantwortung der Aufgabenträger (Eingliederung in die Verbundgesellschaft NAH.SH) zwingend umgesetzt werden sollte.

Erwiderung

Ihre Anregung weist auf einen wichtigen Aspekt in diesem Veränderungsprozess hin, er wird entsprechend aufgenommen.

A0018#8

Stellungnahme

Hinweis: Auf der Abbildung (Seite 10) ist der Kreis Steinburg nicht im HVV-Gebiet. Ab der Gültigkeit des LNVP wird der Kreis jedoch im HVV-Gebiet sein.

Erwiderung

Die Abbildung wird entsprechend aktualisiert.

Stadt Lauenburg

D0021#1

Stellungnahme

Der Kreis Herzogtum Lauenburg und die Stadt Lauenburg/Elbe gehören zur Metropolregion Hamburg und verzeichnen ein konstantes Bevölkerungswachstum. Das Angebot des SPNV in Schleswig-Holstein ist somit nicht nur auf die nachfragestärkeren Strecken auszuweiten, sondern auch auf die Nord-Süd-Verbindung Lüneburg-Lübeck.

Erwiderung

Grundsätzlich wird die Schaffung eines durchgehenden Halbstundentaktes zwischen Lübeck, Büchen und Lüneburg als sinnvoll angesehen. Mit dem derzeitigen Finanzierungsrahmen ist die Maßnahme, die zwischen Lübeck und Lüneburg Teil der S-Bahn Lübeck wäre, allerdings nicht umsetzbar. Erschwerend kommt für eine Durchbindung hinzu, dass dann ein Querungsbauwerk in Büchen errichtet werden müsste und zudem ein beträchtlicher Streckenbestandteil in Niedersachsen liegt, das die erhöhten Betriebsleistungen auf Landesgebiet finanzieren muss.

D0021#2

Stellungnahme

Die Stadt Lauenburg/Elbe spricht sich weiterhin, wie in den Stellungnahmen zuvor, für eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Lübeck - Lüneburg zur Verkürzung der Reisezeit aus.

Erwiderung

Die Planung zum Streckenausbau hat begonnen. Die Streckengeschwindigkeit kann von heute 120 km/h auf 140 km/h erhöht werden. Für eine Umsetzung der Maßnahme müssen die erforderlichen Mittel bereitstehen.

Stellungnahme

Des Weiteren ist eine Optimierung der Anschlüsse in Büchen und Lüneburg, gerade im Hinblick auf die Anbindung nach Hamburg und die starken Pendlerbeziehungen, zu schaffen.

Erwiderung

Für optimierte Anschlüsse ist ein Infrastrukturausbau notwendig, da die heutigen Rahmenbedingungen kaum Verbesserungen zulassen. Hierzu gehört höchstwahrscheinlich auch die Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Ferngleise Hamburg-Berlin in Büchen durch eine niveaufreie Querung.

Stellungnahme

Die Stadt Lauenburg/Elbe befürwortet die Erweiterung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck und Büchen und fordert eine Weiterführung bis nach Lüneburg ein. Die Maßnahme ist zu priorisieren. Allgemein ist ein Taktfahrplan zu berücksichtigen bzw. auszubauen. Die Kapazitätsausweitungen zwischen Lübeck und Lüneburg durch den vermehrten Einsatz von Doppeltraktionen ist beizubehalten, gerade auch im Hinblick auf den zunehmenden Freizeitverkehr.

Erwiderung

Die Streckenkapazität zwischen Büchen und Lüneburg lässt rein technisch einen 30-Minuten-Takt zu. Für eine Angebotsausweitung sind jedoch finanzielle Mittel und eine Abstimmung mit dem Land Niedersachsen erforderlich. Eine halbstündliche Durchbindung nach Lübeck ist voraussichtlich nur mit einem Überwerfungsbauwerk in Büchen möglich, da die Strecke Hamburg - Berlin stark frequentiert ist.

Sollte die Nachfrage Doppeltraktionen erfordern, können diese im Rahmen der Fahrzeugverfügbarkeit eingesetzt werden. Im Rahmen der Neuausschreibung des Netzes Ost und der damit verbundenen Beschaffung von neuen Fahrzeugen (BEMU-Flotte) soll erhöht werden.

Stellungnahme

Zur Anschlussgewährung der Busse und auch verbesserten Merkbarkeit der Fahrpläne ist ein konsequenter Stundentakt anzustreben sowie ein vertakteter und abgestimmter Bus- und Bahnanschluss.

Erwiderung

Heute ist kein Stundentakt gegeben, um in Büchen zweistündlich Anschlüsse von Lüneburg nach Schwerin herzustellen. Langfristig ist ein konsequenter Stundentakt geplant. Sofern ausreichende Mittel vorhanden sind, kann das Zugangebot hin zu einem Halbstundentakt weiterentwickelt werden.

Die Gestaltung der Busverkehre obliegt dem Kreis Herzogtum Lauenburg als Aufgabenträger.

D0021#6

Stellungnahme

Das Angebot regionaler Busverkehre ist zum SNV zu ergänzen und insbesondere die bestehende Linie Lauenburg-Hamburg aufrecht zu erhalten.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen. Der Betrieb der Buslinie Lauenburg - Hamburg obliegt dem Kreis Herzogtum Lauenburg als Aufgabenträger.

D0021#7

Stellungnahme

Bahn und das Busnetz sollen sich gegenseitig ergänzen und stärker miteinander verknüpft sein zu einem Nahverkehrssystem.

Erwiderung

Auch diese Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Der Rückbau der Kreuzungsmöglichkeit und Abbau von weiteren Überholgleisen ist zu vermeiden. Diese führen bei Verspätungen und Gleisarbeiten zu Betriebsverzögerungen und zur Weitergabe von Verspätungen an Züge der Gegenrichtung bzw. Anschlussverlusten. Infolge der zunehmenden Güterverkehre ist eine flüssige und fahrplanmäßige Betriebsabwicklung teilweise für den Personenverkehr nicht gewährleistet.

Erwiderung

Für die Zukunft ist keine Reduzierung von Kreuzungsmöglichkeiten geplant. Der Deutschlandtakt sieht eine Ausweitung der Kreuzungsmöglichkeiten vor.

Stellungnahme

Der länderübergreifende Verkehr nach Lüneburg wird nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl Bereiche davon zum Hamburger Verkehrsverbund gehören. Die Anbindung an Fernverkehre in Lüneburg (IC/ICE-Züge) sind für den gesamten Kreis Herzogtum Lauenburg in Richtung Hannover und Süddeutschland wichtig, müssen gesichert und verbessert werden. Das gleiche gilt für die Anbindung in Richtung Osten nach Mecklenburg-Vorpommern.

Erwiderung

Zur Mitte des Jahrzehnts plant nach unseren Erkenntnissen der DB Fernverkehr den Halt von Fernzügen in Lüneburg noch weiter zu systematisieren. In der Ausschreibung zum Akku-Netz Ost wurde von den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine Optimierung der Fernverkehrsanschlüsse in Lüneburg für diesen Zeitpunkt als Option berücksichtigt. Die Finanzierung der dafür notwendigen zusätzlichen Leistungen ist jedoch noch nicht gesichert, da auch ein erheblicher Teil der Kosten in Niedersachsen entstünde.

Die Anbindung Richtung Osten nach Berlin ist bereist auf einem hohen Standard und soll gesichert werden.

Die Anschlüsse nach Mecklenburg werden derzeit über den Nahverkehr sichergestellt. Eine Verdichtung des Nahverkehrs zwischen Büchen und Schwerin ist nach unseren Erkenntnissen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern beabsichtigt.

Stellungnahme

Die Stadt Lauenburg/Elbe fordert die Einrichtung einer elektronischen Anschlusssicherung Bahn/Bus am Bahnhof, insbesondere aufgrund der unbefriedigenden Pünktlichkeit der Bahn. Des Weiteren sind aufgrund der Lage der Stadt Lauenburg/Elbe im Dreiländereck Kreis- und länderübergreifende Planungen zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Die Bahn und das Busnetz sollen sich gegenseitig ergänzen und stärker miteinander verknüpft sein zu einem Nahverkehrssystem.

Erwiderung

Ihre Anmerkungen zur besseren Verknüpfung von Bahn und Bus nehmen wir zur Kenntnis.

Die Organisation einer Anschlusssicherung obliegt dem Aufgabenträger Kreis Herzogtum Lauenburg.

D0021#11

Stellungnahme

Die Stadt Lauenburg/Elbe fordert des Weiteren die zügige Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Bergecorf.

Erwiderung

Auch diese Forderung wird zur Kenntnis genommen.

D0021#12

Stellungnahme

Das Angebot regionaler Busverkehre ist zum SPNV zu ergänzen und insbesondere die bestehende umstiegsfreie Direktverbindung Lauenburg-Hamburg (Schnellbuslinie 31) vollumfänglich aufrecht zu erhalten.

Erwiderung

Die Aufrechterhaltung und Angebotsgestaltung der Linie 31 obliegen dem Aufgabenträger Kreis Herzogtum Lauenburg.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0050#1

Stellungnahme

Es fehlen grundsätzliche Aussagen zu Maßnahmen der Weiterentwicklung der Linie RE 1 (Hamburg-Büchen).

Insbesondere Aussagen zu den Verkehrspolitischen Zielen der verlässlichen Qualität und Zufriedenheit der Fahrgäste (Ziel 2) werden zu dieser Strecke nicht gemacht.

Die Landespolitischen Ziele für die weitere Planung und angedachte Entwicklung für diese Strecke sind nicht ersichtlich.

Erwiderung

Die Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung beim RE 1 werden im LNVP dargestellt. Ab 2025 sollen längere Züge zum Einsatz kommen. Hierfür sind Bahnsteigverlängerungen in Müssen und Schwarzenbek vorgesehen, die bereits konkret vorbereitet werden. Qualität und Pünktlichkeit des Nahverkehrs auf der vielbefahrenen Strecke sind immer von der Pünktlichkeit anderer Zuggattungen abhängig.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0051#1

Stellungnahme

Bei dem Vergleich des SPNV-Angebots zum privaten PKW wird lediglich der Beförderungskomfort als Argument benannt.

Bei diesem Vergleich zählen allerdings auch Werte wie Verlässlichkeit und Pünktlichkeit dazu. Hier lediglich den Komfort erhöhen zu wollen, wird nicht zum Ziel der Steigerung der Fahrgastzahlen führen können und entspricht nicht dem verkehrspolitischen Ziel 2.

Erwiderung

Die Erhöhung der Nachfrage soll nicht nur durch eine Steigerung des Beförderungskomforts sichergestellt werden. Der Komfort wird gemeinsam mit den weiteren Anforderungen Abstandsbedürfnis und Bedeutung des Radverkehrs genannt, was allerdings in Summe nicht als abschließende, sondern exemplarische Aufzählung zu betrachten ist.



D0051#2

Stellungnahme

Das geplante Home-Office-Ticket wird sehr positiv bewertet. Die Bahnhöfe Büchen und Müssen werden überwiegend von Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Die Erfahrungen aus Anfragen zur B+R bzw. P+R-Nutzung zeigen, dass viele Nutzerinnen und Nutzer in der Pandemiesituation die Möglichkeit von Home-Office und nicht regelmäßig den SPNV genutzt haben. Ein diesem Bedürfnis angepasstes Ticket steigert die Zufriedenheit (Ziel 2).

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass das geplante Home-Office-Ticket auf Zustimmung stößt.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0052#1

Stellungnahme

Allgemein

Abgestimmt ist die Einrichtung eines beheizbaren Aufenthaltsraumes auf dem Bahnhof Büchen. Die Aufstellung war bereits für 2020 angekündigt. Erfolgt ist diese derzeit noch nicht. Diese Maßnahme sollte daher hier als kurzfristig umsetzbar aufgenommen werden. Die Realisierung kann in 2021 - 2022 erfolgen. Es werden die verkehrspolitischen Ziele 2 und 6 mit dieser Maßnahme angesprochen.

Erwiderung

Der beheizbare Warteraum ist vereinbarungsgemäß im Sommer 2020 zwischen Gleis 1 und 140 durch die DB Station&Service AG realisiert worden.

D0052#2

Stellungnahme

Maßnahme Nr. 10:

Eine Taktverdichtung bei der S21 bis Aumühle ist nur für den Hamburger Bereich vorteilhaft. Da Aumühle nicht als Umsteigebahnhof ausgebaut ist, und weder Regionalexpress noch Regionalbahnen dort halten, ist dieser Bahnhof für Pendlerinnen und Pendler aus dem weiteren Umland nicht prioritär genutzt.

Erwiderung

Die Taktverdichtung dient in erster Linie den in Schleswig-Holstein liegenden Stationen Reinbek, Wohltorf und Aumühle.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0053#1

Stellungnahme

Die geplanten Ergänzungen der Oberleitungen und die Nachelektrifizierung bisher nicht überspannter Bahnsteiggleise in Büchen zur Umstellung des Betriebes von Dieseltriebfahrzeugen auf batterie-elektrische Hybridtriebzüge wird sehr begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Maßnahmen zur Elektrifizierung in Büchen auf Zustimmung stoßen.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0054#1

Stellungnahme

Im Zulauf auf Hamburg werden auf allen Achsen zusätzlich insgesamt 55 % mehr Sitzplatzkapazitäten bereitgestellt.

Um dieses Ziel umsetzen zu können, werden Maßnahmen, wie zum Beispiel die Verlängerung von Bahnsteigen erforderlich. Insbesondere die hierfür notwendige Bahnsteigverlängerung in Müssen müsste daher hier als notwendige Maßnahme aufgenommen und mit einem Umsetzungshorizont hinterlegt werden.

Erwiderung

Die Bahnsteigverlängerungen in Müssen und Schwarzenbek sind derzeit für 2025 geplant. Sie ermöglichen eine deutliche Kapazitätsausweitung zwischen Hamburg und Büchen. Die Aufnahme in den LNVP ist erfolgt.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0055#1

Stellungnahme

Halbstundentaktung auf der Strecke Lübeck-Büchen

Die Angaben zum Umsetzungshorizont der Halbstundentaktung auf der Strecke Lübeck-Büchen passt nicht zur medialen Darstellung, wo von einer Umsetzung ab Ende 2022 gesprochen wird. Hier muss entsprechend für Klarheit gesorgt werden.

Erwiderung

Derzeit ist eine Realisierung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck und Büchen nicht kurzfristig vorgesehen.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0056#1

Stellungnahme

Deutschland-Takt

Der Einschub zum Deutschland-Takt erscheint bei den Maßnahmen ab 2027 eingeschoben zu sein. Er fügt sich nicht in die Gesamtsystematik des Dokuments ein und wirkt fehl am Platz.

Erwiderung

Der Platz im LNVP wurde gewählt aufgrund des Zeitpunktes der Einführung des Deutschlandtaktes. Es handelt sich auch um eine Maßnahme, die erst im Zeithorizont nach 2027 und sich zudem auf viele der bereits genannten Maßnahmen auswirkt.

Stellungnahme

Deutschland-Takt

Die Auswirkungen des Deutschlandtaktes auf die Linie RE1 (Hamburg-Büchen) ist hier nicht weiter betrachtet worden. Es fehlt auch die damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf die sich kreuzenden Bahnlinien in Büchen.

Erwiderung

Der LNVP wurde um eine Darstellung der geplanten Verbesserung der Sitzplatzkapazitäten beim RE 1 ergänzt. Dies ist eine wichtige Maßnahme für den Korridor Hamburg - Büchen, der in den vergangenen Jahren bereits durch massive Angebotsausweitungen gekennzeichnet war. Die Strecke Lübeck - Büchen ist als Bestandteil der S-Bahn Lübeck für einen Halbstundentakt vorgesehen, wenn es die finanziellen Rahmenbedingungen erlauben (derzeit nicht absehbar). Ggf. ist - bei der Schaffung eines Querungsbauwerkes - auch eine Weiterführung nach Lüneburg möglich.

Stellungnahme

Deutschland-Takt

"..Das heißt, dass in Zukunft jeder Nahverkehrszug die doppelte Länge haben könnte. ...Dazu sind neben dem Hauptbahnhof Bahnsteigverlängerungen im Umland auf bis zu 400 Meter Länge erforderlich."

Zu diesem Absatz sind die Auswirkungen nicht weiter im Dokument beschrieben. Die Umsetzung des Deutschland-Taktes kann sich erheblich auf den Büchener Kreuzungsbahnhof ausweiten. Dieses wurde hier nicht aufgenommen. Außerdem fehlt eine Aussage, ob bei den notwendigen Verlängerungen der Bahnsteige Müssen ebenso berücksichtigt werden soll.

Erwiderung

Die Nahverkehrszüge sollen langfristig eine maximale Länge von 330 m erreichen. Damit kann die Sitzplatzkapazität um 50 % bei den Doppelstockfahrzeugen gesteigert werden.

In Büchen ist langfristig eine niveaufreie Querung geplant, sodass sich die Situation entspannen wird. In Müssen sollen die Bahnsteige bis 2025 verlängert werden, um den RE 1 mit acht Wagen fahren zu können.

D0056#3

Stellungnahme

Im LNVP 2013-2017 wurde angedacht, den Halt in Müssen bei der Expresslinie auszusetzen. Wie ist die jetzige Sichtweise hierzu?

Erwiderung

Grundsätzlich halten alle Züge des Nahverkehrs in Müssen.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0057#1

Stellungnahme

Die Sichtweise zur Mikromobilität und die Unterstützung der Zugangsmöglichkeiten über diverse andere Verkehrsmittel zu Bus und Bahn wird sehr unterstützt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ideen zur Einbindung von Mikromobilität Zustimmung finden.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0058#1

Stellungnahme

Betriebsaufnahme der BEMU

Durch den Einsatz von emissionsfreien Akkutriebwagen kann trotzdem bis Ende 2023 ein Großteil der bisher in Schleswig-Holstein im Einsatz stehenden Dieseltriebwagen lokal ersetzt werden.

Im Text steht "emotionsfreien Akkutriebwagen". Das scheint ein Fehler zu sein und muss durch das Wort "emissionsfreien Akkutriebwagen" ersetzt werden.

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

Gemeinde Büchen und Müssen

D0059#1

Stellungnahme

Bei den weiteren Angebotsverbesserungen muss unter dem Punkt weitere Bahnhofmaßnahmen der Bahnhof Büchen mit seinem Ausbau zur Mobilitätsdrehscheibe Erwähnung finden.

Erwiderung

Der Aufbau der Mobilitätsdrehscheibe Büchen wurde in den Text aufgenommen.

Geimeinde Büchen und Müssen

D0092#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Stellungnahme der Gemeinden Büchen und Müssen zum LNVP 2022-2027

Eine zügige Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Bergedorf wird unterstützt. Diese Reaktivierung im Zusammenhang mit einer guten Busanbindung bereichert auch das Geesthachter Umland. Daher wird die Reaktivierung mit einer entsprechenden Ergänzung des Angebotes durch regionalen Busverkehr zum SPNV zwischen Büchen und Geesthacht mit einer zeitnahen Umsetzung gefordert.

Erwiderung

Erarbeitungen von Bus-Bahn-Konzepten für den Zeitpunkt nach der Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV sind Teil jeder durch das Land vorangetriebenen Reaktivierungsmaßnahme gewesen. Eine Umsetzung für die Bahnstrecke Geesthacht - Bergedorf wird angestrebt.

Stadt Geesthacht

D0125#1

Stellungnahme

Stellungnahme der Stadt Geesthacht zum Entwurf LNVP 2022 bis 2027

Der Ausschuss für Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Geesthacht hat am 10.08.2021 den Entwurf beraten. Der Ausschuss kritisiert, dass bis 2027 keine Maßnahmen zur Realisierung der Bahnanbindung Geesthacht vorgesehen sind. Die Bahntrasse Hamburg - Geesthacht wird aufgeführt unter 5.2.2 Maßnahmen ab 2027, 10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg - Geesthacht. Der Ausschuss fordert weitere Untersuchungen ergänzend zur vorliegenden Machbarkeitsstudie bereits in den Jahren 2022 bis 2027. Der Ausschuss hat daher wie folgt beschlossen: Der Ausschuss für Stadt- und Verkehrsplanung begrüßt die Verankerung der Strecke Bergedorf/Hamburg - Geesthacht im Landesnahverkehrsplan 2022 bis 2027.

Um eine zügige Realisierung zu erreichen, werden den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie entsprechend kurzfristig weitere vertiefende Untersuchungen zur Vorbereitung der Planung für erforderlich gehalten, insbesondere

- zur Anbindungen an den S-Bahnhof Bergedorf und den Hamburger Hauptbahnhof,
- zur Errichtung eines P-R Platzes in Geesthacht,
- zur Aufhebung der niveaugleichen Bahnübergänge,
- zur Finanzierung
- und zum Flächenbedarf des Bahnbetriebs im Umfeld des Geesthachter Bahnhofes.

Erwiderung

Im Rahmen der Aufstellung des LNVP mussten alle Maßnahmen priorisiert werden. Der Bahnanschluss von Geesthacht ist dabei bisher nicht für den Zeitraum vor 2027 priorisiert. Trotzdem halten wir die Reaktivierung

für eine sehr sinnvolle Maßnahme, die weiterverfolgt werden soll.

Kreis Nordfriesland

A0029

A0029#1

Stellungnahme

Der Kreis Nordfriesland stellt erfreut fest, dass der Entwurf des 5. LNVP viele positive Ansätze für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein und auch für Nordfriesland im Zeitraum 2022-2029 sowie langfristig enthält. Es ist zu begrüßen, dass sich das Land mit dem neuen LNVP zunehmend anderen Verkehrsmitteln neben der Bahn zuwendet und die Mobilität als Gesamtsystem betrachtet. Auch dem Kreis Nordfriesland erscheint dieser Ansatz als der richtige Weg, um die Mobilität der Bevölkerung zu verbessern und zu sichern.

Durch das Aufgreifen von Querschnittsthemen wie beispielsweise Klimaschutz, Tourismus, demografischer Entwicklung und Finanzierungsproblemen in Zusammenhang mit dem Nahverkehr ergibt sich ein umfassendes Bild zu den übergreifenden Fragestellungen bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs.

Für die wirtschaftliche Entwicklung Nordfrieslands ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ein entscheidender Standortfaktor. Die Qualität ist dabei maßgebend. Die Erreichbarkeit der Westküste ist angesichts der hohen Bedeutung des Tourismus für die Region zu verbessern und zu stärken. Dies ist für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit unumgänglich. Eine Attraktivitätssteigerung verbunden mit Verkehrszuwächsen sind ohne Maßnahmen der Infrastruktur insbesondere auf der sogenannten "Marschbahn" Hamburg-Westerland nicht realisierbar.

Es wird begrüßt, dass die Herangehensweise des vorliegenden LNVP-Entwurfs das Ziel beinhaltet, mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen sowie die Frage zu verfolgen, wie sich die Kundenwünsche darstellen. Für Nordfriesland wäre es sicherlich ein sehr ambitioniertes Ziel, unter den derzeitigen Rahmenbedingungen die Nachfrage im Busverkehr deutlich zu steigern sowie das Angebot auszubauen. Eine bessere Finanzmittelausstattung seitens des Landes für den Busverkehr ist zwingend erforderlich.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Tat können die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Mobilitätswende nur bei einer entsprechenden Finanzmittelausstattung wahrgenommen werden. Das Land ist hier auf eine stärkere Unterstützung durch den Bund angewiesen.

Stellungnahme

1) Elektrifizierung des Streckenabschnittes Itzehoe-Westerland sowie Verkürzung der Streckenlänge Horst Itzehoe durch Neubau

Die Elektrifizierung des Abschnittes Itzehoe-Westerland auf der Marschbahn sichert dauerhaft den Fernverkehr auf der Marschbahn. Damit wird auch eine Beschleunigung der Fahrzeiten im Fernverkehr durch das nicht mehr notwendige Umspannen der Lokomotiven in Itzehoe erreicht.

Es können mit der Elektrifizierung auch nach Abschreibung der Diesellokomotiven weiterhin lokbespannte Züge zwischen Hamburg und Westerland mit den entsprechenden Kapazitäten und vorhandener Bequemlichkeit wie Durchgang durch den gesamten Zug gesichert werden. Eine Verkürzung der Reisezeiten im Nahverkehr durch den Einsatz schnellerer Züge ist hervorzuheben. Hierzu könnte auch die Begradigung durch die zusätzliche Strecke zwischen Horst und Itzehoe und die damit verbundene Reduzierung der Streckenlänge beitragen. Eine weitere Beschleunigung der RE-Züge durch begleitende Maßnahmen ist sicherlich anzustreben, um konkurrenzfähigere Reisezeiten gegenüber dem Auto erreichen zu können.

Eine zusätzliche Regionalbahn Husum-Niebüll ist sehr zu begrüßen, da somit auch zusätzliche Bahnhalte ermöglicht werden können. Ein fester 30 Minuten-Takt zwischen Niebüll und Westerland würde die Attraktivität der Strecke deutlich verbessern und auch feste Busanschlüsse, z. B. in Klanxbüll, vereinfachen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

2) Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll-Dagebüll

Da mit dem Einsatz der neuen Wagenbaureihe die Kurswageneinsätze absehbar entfallen, ist für eine Sicherstellung des Fernverkehrs bis Dagebüll und Durchbindung einer entsprechenden Wageneinheit eine Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Der Strom wird für die Strecke vor Ort gewonnen, so dass durch den Einsatz der elektrischen Lokomotiven ein umweltfreundlicher Betrieb gewährleistet werden kann.

Erwiderung

Eine Streckenelektrifizierung wird durch die NAH.SH ebenfalls positiv gesehen und finanziell gefördert.

Stellungnahme

3) Flügelkonzept Kiel - Jübek - Husum/Flensburg

Mit der Einführung der Flügelzüge Kiel-Husum und Kiel-Flensburg verdoppelt sich die Anzahl der Fahrten pro Stunde zwischen Jübek und Flensburg. Damit wird der Umstieg für Bahnreisende zwischen Husum und Flensburg durch Reduzierung der Umsteigezeit von bisher ca. 30 Minuten auf ca. 6 Minuten reduziert. Die Attraktivität der Zugfahrt Husum-Flensburg steigt damit deutlich.

Zu bemängeln ist jedoch die nach wie vor lange Umsteigezeit in Schleswig oder Rendsburg bei einer Fahrt zwischen Nordfriesland und dem Oberzentrum Neumünster. Eine Verbesserung wurde auch im neuen LNVP nicht berücksichtigt.

Der Kreis Nordfriesland unterstützt den geplanten Ausbau der Strecke zwischen Heide und Neumünster, durch den sich auch die Reisezeit zwischen Husum und Neumünster auf ca. 1,5 Stunden senken ließe.

Erwiderung

Sofern ein Flügelkonzept fahrplan- und infrastrukturseitig möglich ist sowie die finanziellen Aspekte gegeben sind, kann eine Umsetzung erfolgen.

Die Fahrzeit Husum - Schleswig - Neumünster wird langfristig auf unter 90 Minuten reduziert, wenn die Strecke Neumünster - Heide ausgebaut ist.

Stellungnahme

4) Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll-Flensburg

Der Kreis Nordfriesland lehnt eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll-Flensburg ab. Zwar können zunächst neue Wege erschlossen werden, jedoch schwächt dies perspektivisch die Infrastruktur der Marschbahn, für deren Ausbau und Modernisierung sich der Kreis bereits mehrfach und deutlich eingesetzt hat. Die dortigen Zustände sind noch immer schwerlich haltbar und so erschiene eine neue Trasse als verfehlte Prioritätensetzung. Darum und weil ein Großteil der Westküste den Fernverkehr verlieren würde, wird die Verwendung einer wiedereröffneten Trasse Niebüll-Flensburg für die Umleitung der Fernverkehre nach Westerland uneingeschränkt abgelehnt.

Die Verbindung der anliegenden Gemeinden kann durch die Linie R1 im Buskonzept erfüllt werden. So werden Taktung, Haltestellung und verfügbare Plätze auf der Bahnstrecke nicht höher absehbar sein.

Stattdessen empfiehlt der Kreis eine Überprüfung sowie gegebenenfalls eine Verbesserung der Anbindung der Gemeinden Achtrup und Sprakebüll an die Buslinie R1; zurzeit sind beide Gemeinden indirekt über Leck an die R1 angebunden. Der über die Jahre erschlossene Schnellbusverkehr R1 von Niebüll nach Flensburg wird sehr gut angenommen und sorgt mit seinen Anbindungen für eine optimale Versorgung. Weitere kurzfristige Verbesserungen durch den Austausch von Verbrennungsmotoren mit klimafreundlichen Antrieben sind in Arbeit. Hinsichtlich der Anbindung der Gemeinde Risum-Lindholm verweisen wir insbesondere auf Punkt 7).

Die Anwohner der an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden sehen eine Reaktivierung überaus kritisch. Der Zustand der Strecke ist marode. Die Gleise und Ausweichstrecken an Bahnhöfen müssten, zumindest bis Meyn, vollständig erneuert werden. Gleiches gilt für alle Haltepunkte. Die Strecke beinhaltet mindestens 30 Bahnübergänge, die ebenfalls vollständig erneuert werden müssten.

Hinzu kommen nach den neueren Bestimmungen die Angleichungen der Straßen an den bestehenden Kreuzungen. Die teilweise hohe Dichte der Wegkreuzungen in einigen Gemeinden an der Strecke würde zu einer nicht unerheblichen Beeinträchtigung des parallelen Straßenverkehrs führen. Hinzu kommen die an der Strecke liegenden Bebauungen mit Wohnhäusern. Die Dichte der Bebauungen und die Abstände zum bestehenden eingleisigen Bahnkörper würden zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität und auch der Sicherheit führen. Bei einer Planung der Wiedereröffnung der Strecke für den Fernverkehr über Neumünster und Flensburg nach Westerland wäre mindestens ein zweigleisiger Ausbau der Strecke vonnöten. Zu welchen Konsequenzen und Auseinandersetzungen solch eine Planung führen würde, muss nicht weiter ausgeführt werden.

Erwiderung

Die Ablehnung der Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg durch den Kreis Nordfriesland wird bedauert. Keinesfalls würde die Reaktivierung der Strecke den Ausbau der Marschbahn schwächen. In der im LNVP dargestellten Konzeption hätte die Strecke eine Bedeutung im regionalen Netz, auch als weitere Ost-West-Verbindung und sollt keine Fernverkehrsaufgaben übernehmen (sie soll auch nicht elektrifiziert werden). Das lokale und teilweise regionale Verkehre nur mit einem gut durchdachten Konzept für Bahn und Bus optimal abgedeckt werden könnten, ist dabei unbestritten. Durch die reaktivierte Bahnstrecke wäre der Kreis Nordfriesland aber besser an das Oberzentrum Flensburg angebunden.

Die Befürchtungen der Anwohner sind selbstverständlich zu berücksichtigen. Allerdings ist die Bahnstrecke immer noch als solche gewidmet und seit nahezu zwei Jahrzehnten im so genannten Infrastruktursicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG enthalten. Die Möglichkeit einer Reaktivierung der Strecke war zu erwarten. Es sei zudem darauf hingewiesen, dass nach der Reaktivierung je Richtung stündlich ein oder zwei leise batterieelektrische Triebwagen die Schiene nutzen würden. Weder Lebensqualität, noch Sicherheit der Anwohner würden darunter leiden, noch ist eine erhebliche Beeinträchtigung des parallelen Straßenverkehrs zu erwarten. Vielmehr ist mittel- bis langfristig eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Lebensverhältnisse zu erwarten, da Erreichbarkeit und Mobilitätsmöglichkeiten deutlich verbessert werden. Die Erfahrung vieler anderer Reaktivierungsprojekte zeigen, dass im Nachhinein die Erwartungen vielfach übererfüllt werden.

Stellungnahme

5) Bahnstrecke Husum - Bad St. Peter-Ording

Der barrierefreie Ausbau aller Haltepunkte und Bahnhöfe auf dieser Strecke ist sehr zu begrüßen und wurde seitens des Kreises Nordfriesland immer wieder gefordert. Mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge wird so ein barrierefreier Zugang zum SPNV geschaffen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Stellungnahme

6) Bahnstrecke Niebüll - Tondern

Eine Verdichtung des Angebotes zwischen Niebüll und Tondern wird vom Kreis Nordfriesland als notwendig erachtet. Das Ziel des 3.+4. LNVP, das Angebot zwischen Niebüll und Tondern wochentags ganztägig auf einen Stundentakt auszuweiten, sollte weiterhin bestehen bleiben.

Die geplante Station in Bosbüll führt dazu, dass eine bessere Anbindung mit kürzeren Wegen für Bosbüll und die benachbarten Orte hergestellt wird. Sofern die Regionalbahnlinie 66 im Stundentakt unterwegs ist, kann das Bahn-Bus-Angebot vom derzeitigen Parallelverkehr zu einer gezielten Verknüpfung weiterentwickelt werden.

Erwiderung

Derzeit besteht zwischen Niebüll und Tondern keine ausreichende Nachfrage für einen ganztägigen Stundentakt. Wir sind jedoch um eine stetige Weiterentwicklung des Angebotes bemüht. Der geplante neue Halt in Bosbüll kann dies unterstützen.

Stellungnahme

7) Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte

Die Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte in Hattstedt, Struckum, Stedesand und Lindholm auf der Marschbahnstrecke ist sinnvoll und wird ausdrücklich begrüßt.

Der Kreistag des Kreises Nordfriesland hat zudem im November 2020 einstimmig eine Resolution für die Einrichtung von Bahnhalten auf der Strecke Husum - Jübek verabschiedet. Daher begrüßt der Kreis Nordfriesland die Einrichtung von Bahnhalten im Kreisgebiet ebenso wie die Reaktivierung der Station Schuby, wo wie in Ohrstedt eine Verknüpfung von Zug- und Regionalbuslinien (hier unter anderem der Taktbuslinie Husum - Schleswig) realisiert werden kann.

Im Entwurf des LNVP fehlt jedoch der auch von Seiten des Kreises Nordfriesland in seiner Resolution geforderte Bahnhof in der Gemeinde Ahrenviölfeld. Es besteht unverändert ein sehr starkes Engagement seitens der Bürger in Ahrenviölfeld sowie den Nachbargemeinden für die Errichtung eines Bahnhofes im Ort. Diese Forderung nach einer schnellstmöglichen Wiederinbetriebnahme des Bahnhofes Ahrenviölfeld wird seitens des Kreistages vollständig unterstützt.

Erwiderung

In Struckum und Stedesand sind keine neuen Stationen geplant. In Hattstedt und Lindholm sollen die neuen Stationen zusammen mit einer weiteren stündlichen Linie Husum - Niebüll eingerichtet werden.

Aktuell ist die Realisierung neuer Haltepunkte an der Strecke zwischen Jübek und Husum aufgrund fahrplantechnischer Zwänge nicht möglich. Erst im Falle einer Beschleunigung der Strecke Jübek - Husum wären nach Prüfung des Fahrgastpotenzials sowie der sinnvollen Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV gegebenenfalls weitere Halte einzurichten. Nach bisheriger Entwicklung wären hierbei aber vorrangig Halte in Ohrstedt oder Husum Rosendahler Weg zu prüfen, da die zu erwartende Fahrgastnachfrage in Ahrenviölfeld voraussichtlich geringer ausfällt.

Stellungnahme

8) Finanzierungsmittel für den Nahverkehr

Es ist erfreulich, dass dem Busverkehr im neuen LNVP wieder mehr Beachtung geschenkt wird. Dem Kreis Nordfriesland ist es bewusst, dass der LNVP nur ein Rahmenplan ist, in welchem der Schwerpunkt beim SPNV liegt. Dennoch möchte der Kreis Nordfriesland darauf hinweisen, dass ein schnelles Handeln bei dem grundsätzlichen Thema der Finanzierung für den gesamten Nahverkehr angezeigt ist. Die benannte Weiterentwicklung und der Ausbau des Nahverkehrs sind sinnvoll und wichtig. Insbesondere ist die Aufwertung der Buslinie Husum - Flensburg zu nennen, die von 5 bis 23 Uhr an Werktagen bzw. zwischen 6/7-23 Uhr an Samstagen/Sonn- und Feiertagen durchgehend im Stundentakt verkehren soll. Entsprechende Maßnahmen sind jedoch mit Kosten verbunden. Angesichts der derzeitigen Finanzmittelausstattung wird es dem Kreis Nordfriesland nicht gelingen können, den Busverkehr auf das gewünschte Niveau anzuheben. Auch im SPNV sind erhebliche Kostensteigerungen zu verzeichnen. Die im LNVP vorgeschlagenen Maßnahmen im SPNV werden zudem ebenfalls zusätzliche Mittel benötigen. Eine bessere Mittelausstattung für die Kreise und kreisfreien Städte bleibt damit unwahrscheinlich. Um den Kreisen und kreisfreien Städten einen größeren Gestaltungsspielraum für die anstehenden Herausforderungen und zur Verbesserung des Busverkehrs zu geben, ist allerdings die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel unerlässlich.

Das herausragende Problem der Finanzierung ist ein zentrales Thema, welches mehr Bedeutung im Entwurf des 5. LNVP erhalten muss. Ohne eine Lösung werden viele Maßnahmen nicht möglich sein.

Dem Kreis Nordfriesland ist bewusst, dass auch das Land abhängig von Bundesentscheidungen über Mittelzuweisungen ist. Das Land wird deshalb aufgefordert, mit Nachdruck alle Möglichkeiten auszuschöpfen, mehr Mittel für den schleswig-holsteinischen Nahverkehr zu generieren. Es wird erwartet, dass auch den Kreisen und kreisfreien Städten angepasste und damit ausreichende Mittel für ihren Busverkehr vom Land zu Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die zentrale Frage, wie viel Nahverkehr und insbesondere Busverkehr sich das Land leisten möchte bzw. welchen Stellenwert der Busverkehr beim Land hat. Das Land sollte sich im LNVP dazu positionieren.

Der Kreis Nordfriesland regt zudem an, auf Landesebene kostengünstige Alternativen zum klassischen Nahverkehr finanziell zu fördern und beispielsweise eine Förderung für Bürgerbusse u. ä. einzuführen.

Erwiderung

Für die Aufwertung vorhandener Buslinien zu Linien des Landesbusnetzes ist eine angemessene Kostenteilung zwischen dem bzw. den jeweiligen Aufgabenträger(n) und dem Land zu vereinbaren.

Die allgemein notwendige Verbesserung der Finanzausstattung für ÖPNV und SPNV ist Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Neben den 'klassischen' Finanzierungstöpfen wie Regionalisierungsmitteln oder GVFG wird es zusätzlich weiterer neuer Finanzierungsmodelle bedürfen, wie etwa Jobtickets oder Tickets für Touristen. Das kooperative Zusammenwirken aller Akteure kann helfen, neue Finanzierungsmodelle zügig zu erarbeiten und umzusetzen.

A0029#10

Stellungnahme

9) Busverkehr

Es wird erwartet, dass das Land die Kreise und kreisfreien Städte noch stärker als bisher finanziell unterstützt. Dies wurde bereits im vorherigen Punkt ausgeführt. Viele Maßnahmen, die das Land im Entwurf des 5. LNVP aufzeigt, sind zweckgemäß, jedoch mit Kosten verbunden. Der Kreis Nordfriesland sieht beispielsweise die Vertaktung von Bus- und Bahnlinien als sinnvoll an. In einem ländlichen Raum wie Nordfriesland ist die Vereinbarkeit von Vertaktung Bus - Bahn und Schulzeiten nicht immer gegeben und kann teilweise nur mit zusätzlichen Fahrzeugen und damit Kosten gewährleistet werden. Dies sollte dem Land bewusst sein. Auch der Ausbau der bestehenden Regionalbuslinien verursacht zusätzliche Kosten, die der Kreis Nordfriesland derzeit nicht tragen kann. Die Mitfinanzierung von Regionalbuslinien bzw. eines überregionalen Busangebotes durch das Land ist erforderlich. Die Nachfrage im Busverkehr in Nordfriesland konzentriert sich auch nach der Einführung der "R-Linien" weiterhin stark auf den Schülerverkehr.

Dem Kreis Nordfriesland ist bewusst, dass der LNVP als übergeordneter Rahmenplan zu sehen ist. Es gibt Themen, die landesweit interessant und übertragbar sind (und damit auch Themen eines Verkehrsverbundes), aber es sind große Unterschiede innerhalb des Landes vorhanden (insbesondere Hamburger Randkreise/kreisfreien Städte vs. ländliche Kreise). Diese Tatsache gilt es bei dem 5. LNVP zu berücksichtigen.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine finanzielle Beteiligung der NAH.SH an ÖSPV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

Amt Viöl

A0030#1

Stellungnahme

das Amt Viöl schließt sich vollumfänglich der Ihnen nach meinem Kenntnisstand am heutigen Tage zugegangenen Stellungnahme der Gemeinde Ahrenviölfeld an, in der die fehlende Berücksichtigung des Bahnhaltepunktes Ahrenviölfeld als Maßnahme kritisiert wird und eine klare Aussage des Kreises NF erwartet wird, dass diese Maßnahme in den LNVP aufgenommen wird.

Ich verzichte, auf inhaltliche Punkte zur Aufnahme in den LNVP einzugehen, da Ihnen diese insbesondere von der Gemeinde Ahrenviölfeld und dem dortigen Beauftragten Herrn Joachim Selle für die Wiedereröffnung des Bahnhalts umfassend dargelegt wurden..

Auf Grundlage eines Beschlusses des Kreistages vom 6. November 2020 war am 17. November 2020 eine Resolution des Kreises Nordfriesland mit einem insgesamt 8seitigen Verteiler an Bund, Land und alle gesellschaftlich/politisch relevanten Personen und Institutionen gegangen, wo gefordert wurde, dass der Bahnhof Ahrenviölfeld als Sofortmaßnahme wieder eröffnet werden soll.

Es ist auch für das Amt Viöl gänzlich unverständlich, wie gut 1/2 Jahr später in der Stellungnahme des Kreises Nordfriesland zum 5. LNVP 2022-2027 dieser Bahnhof mit lediglich einem Satz Erwähnung findet. Die vorgesehenen Bahnhalte Ohrstedt und "Rosendahler Weg" werden positiv beurteilt, im Folgesatz der Stellungnahme wird davon gesprochen, "...dass auch die Forderung besteht, den Bahnhof Ahrenviölfeld neu einzurichten". Hier fehlt es gar an der Beurteilung durch den Kreis NF, dass dieser Halt als positiv einzuschätzen ist. Das Amt Viöl erwartet, dass der öffentlich durch Petition des Kreises NF geäußerten Wichtigkeit dieses Vorhabens Rechnung getragen wird und zur Aufnahme des Bahnhalts Ahrenviölfeld in den 5. LNVP von Seiten des Kreises NF und seinem politischen Ehrenamt klar positiv Stellung bezogen wird.

Erwiderung

Aktuell ist die Realisierung neuer Haltepunkte an der Strecke zwischen Jübek und Husum aufgrund fahrplantechnischer Zwänge nicht möglich. Erst im Falle einer Beschleunigung der Strecke Jübek - Husum wären nach Prüfung des Fahrgastpotenzials sowie der sinnvollen Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV gegebenenfalls weitere Halte einzurichten. Nach bisheriger Entwicklung wären hierbei aber vorrangig Halte in Ohrstedt oder Husum Rosendahler Weg zu prüfen, da die zu erwartende Fahrgastnachfrage in Ahrenviölfeld voraussichtlich geringer ausfällt.

Gemeinde Ahrenviölfeld

A0031#1

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Landrat, ich bin enttäuscht darüber, dass die Bahntrasse Husum - Jübek, die die größte Zuwachsrate bei den Fahrgästen aus Nordfriesland zu verzeichnen hat (s. noch gültiger LNVP und Ergebnisse der OdeS-Studie), mit einem neu zu errichtenden Bahnhof in Ahrenviölfeld in dem Entwurf der Stellungnahme zu dem vorliegenden Entwurf des LNVP so geringen Widerhall gefunden hat. Im Entwurf der Stellungnahme des Kreises Nordfriesland widmet der Kreis allen Bahnstrecken in Nordfriesland mit Ausnahme der Strecke Husum - Jübek große Aufmerksamkeit. So sind dort genannt:

- unter Punkt 1) die Marschbahn;
- unter Punkt 2) die Strecke Niebüll - Dagebüll
- unter Punkt 3) das Flügelkonzept Kiel - Jübek - Husum/Flensburg, was keinen einzigen

zusätzlichen Bahnhofhaltepunkt an der Strecke zur Folge hat;

- unter Punkt 4) die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg;
- unter Punkt 5) die Bahnstrecke Husum - Bad Sankt Peter Ording und
- unter Punkt 6) die Bahnstrecke Niebüll - Tondern.

Unter Punkt 7) bei der Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte wird Ahrenviölfeld mit einem Satz erwähnt.

Ich halte das in keiner Weise für ausreichend. Leider sind auch in dem Entwurf des LNVP keine Aussagen zur Bahnstrecke Husum - Jübek im Gegensatz zur OdeS-Studie enthalten. Daher verweise ich dazu auf die einstimmig am 06. November 2020 im Kreistag verabschiedete Resolution zur Bahnstrecke Husum - Jübek, die am 17. November 2020 mit großem Verteiler versandt wurde (0.9. Bezug 4).

Aus Sicht der Gemeinde Ahrenviölfeld mit dem Amt Viöl als Befürworter würden wir es begrüßen, wenn die Trasse Husum - Jübek mit den auf der Machbarkeitsstudie (o.g. Bezug 3) beruhenden Forderungen in der Resolution als gesonderter Unterpunkt in die Stellungnahme des Kreises Nordfriesland aufgenommen würde. Diese Forderungen, die gleichzeitig die Reihenfolge der Erstellung widerspiegeln, waren ich zitiere die Resolution des Kreises Nordfriesland -:

- Die Wiedereröffnung des Bahnhofpunktes Ahrenviölfeld als Sofortmaßnahme.
- Die Erhöhung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahnstrecke Husum Jübek von 80 km/h auf 100 km/h und die Übernahme der Kosten der dafür notwendigen Streckensicherung.
- Darauf folgend die perspektivische Wiedereröffnung weiterer Bahnhofpunkte an der Bahnstrecke. - Ende des Zitats -

Ich meine, dass die Meinung aller Kreistagsmitglieder auch in der Stellungnahme des Kreises abgebildet werden sollte, und bitte Sie, darauf hinzuwirken, dies auch so umzusetzen.

Erwiderung

Aktuell ist die Realisierung neuer Haltepunkte an der Strecke zwischen Jübek und Husum aufgrund fahrplantechnischer Zwänge nicht möglich. Erst im Falle einer Beschleunigung der Strecke Jübek - Husum wären nach Prüfung des Fahrgastpotenzials sowie der sinnvollen Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV gegebenenfalls weitere Halte einzurichten. Nach bisheriger Entwicklung wären hierbei aber vorrangig Halte in Ohrstedt oder Husum Rosendahler Weg zu prüfen, da die zu erwartende Fahrgastnachfrage in

Ahrenviölfeld voraussichtlich geringer ausfällt.

Amt Föhr-Amrum

A0032#1

Stellungnahme

Die gesetzten verkehrspolitischen Ziele des LNVP werden durchweg positiv gesehen. Eine Steigerung der Nachfrage ist, wie richtig aufgeführt wurde, nur durch Qualitätsverbesserungen möglich. Die Intensivierungen der Bereiche Klimaschutz sowie Digitalisierung werden ebenfalls befürwortet.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden.

Stellungnahme

Da die Inseln Föhr und Amrum von einer guten Anbindung an den ÖPNV stark angewiesen sind, ist die Strecke Niebüll - Dagebüll von besonderer Bedeutung für die Einheimische Bevölkerung und den Tourismus. Insofern wird der Ankauf zusätzlicher Triebwagen durch die NEG sowie die Elektrifizierung dieser Trasse bis zum Jahr 2024 bearüßt.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

A0032#3

Stellungnahme

Die Anbindung in Richtung Flensburg ist, schon alleine aufgrund des Umfangs des ärztlichen Angebotes, ebenfalls ein wichtiger Faktor aus Sicht der Inseln. Auch diese Verbesserungen werden positiv gesehen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die bessere Anbindung an Flensburg Zustimmung findet.

Amt Eiderstedt

D0162#1

Stellungnahme

Bezug: Nahverkehrsplan

Stellungnahme des Amtes Eiderstedt:

Die Anschaffung akkubetriebenen Elektro-Zügen sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestationen wird ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Kreis Ostholstein

Stadt Fehmarn

A0013#1

Stellungnahme

Die Stellungnahme wurde erschwert, weil das Zahlenwerk zu Fahrgastzahlen, zum ModalSplit und zum Liniennetz im SPNV dem Entwurf nicht beigelegt sind, sondern erst in einem späteren Verkehrsmarktbericht von NAH.SH zu finden sein werden (vgl. Kap. 1.2), was natürlich genauso zu bemängeln ist wie die Tatsache, dass gem. Ziff. 1.2 der LNVP-Entwurf offenbar nicht integriert mit dem mittelfristigen Fahrplankonzept (das es erst in fünf Jahren geben soll) entwickelt wurde und dass gem. Ziff. 5.3.5 auch der Tarifentwicklungsplan entkoppelt bearbeitet wird.

Erwiderung

Aktuelle Zahlen zur Fahrgastentwicklung sind auf den Seiten der NAH.SH (<https://www.nah.sh/de/karten/interaktive-karten-fuer-schleswig-holstein/>) abzufragen. Dort ist auch das Liniennetz hinterlegt. Zudem sind weitere Berichte zur Marktforschung abrufbar. Bezüglich des mittelfristigen Fahrplankonzeptes wurde im LNVP-Text konkretisiert, dass dieses bis 2026 umgesetzt werden soll. Es existiert bereits und ist beispielsweise Grundlage für das 2+2-Konzept zwischen Hamburg-Altona und Elmshorn. Der Tarifentwicklungsplan wird als Verbundaufgabe gemeinsam mit allen Akteuren des ÖPNV entwickelt. Im LNVP wird der Tarif dagegen nur grob aus Landessicht skizziert.

Stellungnahme

Die verbesserte Anbindung Fehmarns einschl. des nördlichen Bereichs Ostholsteins (OH) ist eines der Hauptargumente zur Begründung von Vorteilen des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) für die Region. Diesem Argument wird der Entwurf des LNVPs absolut nicht gerecht. Die von Landesseite propagierte Verbesserung der Anbindung durch den Ausbau dieser Strecke als Landesentwicklungsachse bleibt leider hinter den Erwartungen und den Bedürfnissen der Region sehr weit zurück.

Die Anbindung Fehmarns im Zuge der Errichtung der FBQ wird in dem Entwurf allenfalls gestreift. Ein möglicher Stundentakt von HL nach Fehmarn wird nur als eine Möglichkeit bis 2030 oder später (siehe Darstellung Seite 45) erwähnt (siehe hierzu auch die Präsentation von NAH.SH in der Sitzung des 33. Dialogforums FBQ am 05.09.2019 „Potenzialanalyse für einen SPNV, Stundentakt auf dem nördlichen Teil der Vogelfluglinie“).

Erwiderung

Die Wiederinbetriebnahme der Stationen Großenbrode und Lensahn, die Einführung der regelmäßigen Regionalbahnbedienungen Fehmarns ab 2005 und die Inbetriebnahme der direkten Anbindung Burgs im Jahr 2010 zeigen das Landesinteresse an einer besseren SPNV-Anbindung der nördlichen Vogelfluglinie. Die Inbetriebnahme der FBQ-Schieneanbindung wird zu einer deutlichen Reisezeitverkürzung führen. Durch die zwischen Lübeck und Neustadt dann umzusetzende Aufgabenteilung zwischen Zügen Hamburg - Lübeck - Neustadt die überall halten und schnellen Regionalzügen, die den nördlichen Teil der Vogelfluglinie bedienen, wird das Angebot attraktiver.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen von Seiten des Kreises Ostholstein und der an der Strecke Lübeck - Fehmarn liegenden Kommunen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar. Zweistündlich soll es zudem von Fehmarn nach Nykøbing weitergehen.

Stellungnahme

Der Entwurf lässt ein Bekenntnis des Landes zur Verbesserung der Anbindung Fehmarns und der Region nördlich von Neustadt i.H. deutlich vermissen. Für Berufspendler, Schüler, Einwohner, Tagesbesucher und Touristen bleibt das Erreichen Fehmarns mit Bahn oder Bus weiterhin schwierig, zeitaufwändig und damit zum großen Teil aussichtslos. Ein Umsteigen auf Bahn und Bus wird mit diesen Planungen nicht erreicht werden. Diese sind nicht im Sinne eines attraktiven und nachhaltigen ÖPNVs. Während andere Bereiche nördlich Lübecks in einem halbstündigen Takt angelaufen und abgefahren werden, bleibt eine (wenigstens) stündliche Anbindung Fehmarns und des geplanten Regionalbahnhofs Großenbrode-Heiligenhafen* eine sehr, sehr vage Aussicht.

*Warum findet sich diese Station nicht in der Auflistung unter Ziff. 5.3.1, d.h. im Maßnahmenkatalog der neu zu errichtenden SPNV-Stationen?

Erwiderung

Die Relation wird deutlich beschleunigt. Aufgrund der vielfältigen Anregungen von Seiten des Kreises Ostholstein und der an der Strecke Lübeck - Fehmarn liegenden Kommunen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar.

Die gemeinsame Station Großenbrode-Heiligenhafen ermöglicht neue schnelle Verbindungen für Heiligenhafen (diese Station wurde nicht als neue Station genannt, da es sich um eine Verlegung der Station Großenbrode handelt).

A0013#4

Stellungnahme

Auf die Zeiten der Anbindung Fehmarns und des nördlichen Bereichs OHs durch den ab September 2022 (bis mindestens 2029) geplanten Schienenersatzverkehr, der auch von den Behinderungen der anstehenden Baustellen auf der A1 und der B 207 betroffen sein wird, geht der Entwurf überhaupt nicht ein.

Erwiderung

Unter 5.2.1 (E-Netz Ost) wurden Aussagen zum SEV Lübeck-Fehmarn ergänzt.

Stellungnahme

Im Vorwort des Entwurfs durch Herrn Minister Buchholz wird deutlich ausgedrückt: *"Nahverkehr bleibt auch künftig das zentrale Mobilitätsangebot, um die Folgen des Klimawandels zu begrenzen [...] Eine Mobilitätswende bleibt nötig [...] Ohne eine gute Qualität wird es nicht gelingen, Menschen vom Nahverkehr zu überzeugen und ihr Verkehrsverhalten klimafreundlich zu verändern [...] Vor allem der Klimawandel treibt das Thema an. Und mit der Neuregelung der Regionalisierungs- und weiterer Finanzmittel ist die finanzielle Basis mittelfristig fixiert. Gleichzeitig bleiben die Mittel begrenzt und werden im bisher zu erwartenden Umfang erkennbar nicht ausreichen ..."*

Damit liegt der nördliche Bereich der Vogelfluglinie, obwohl Fehmarn und Großenbrode im Brennpunkt der Anbindungen FBQ liegen und die Rampen der Landesentwicklungsachse FBQ sind, weiterhin auf dem Abstellgleis des ÖPNV. Die Chance einer CO₂ Einsparung durch einen ÖPNV nach Fehmarn und den nördlichen Teil der Vogelfluglinie wird weiterhin vertan.

Der Entwurf des LNVPs kann von der Stadt Fehmarn bezüglich der FBQ somit deutlich nur abgelehnt werden.

Erwiderung

Die Ablehnung des LNVP durch die Stadt Fehmarn wird sehr bedauert.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen von Seiten des Kreises Ostholstein und der an der Strecke Lübeck - Fehmarn liegenden Kommunen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar.

Durch die deutliche Beschleunigung des SPNV in der Relation nach Lübeck, den Aufbau eines SPNV in Richtung Dänemark, die Perspektive eines Stundentaktes und auch die anstehende weitere Verbesserung des Bahnhofes in Burg durch einen zweiten Bahnsteig, werden konkrete Perspektiven für die bessere Erschließung Fehmarns aufgezeigt. Zudem wird durch den Wechsel auf E-Traktion auch die CO₂-Bilanz des SPNV nach Fehmarn verbessert.

Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Fehmarn wurden einige Vorteile der FBQ-Schiienenanbindung in 5.2.2 Feste Fehmarnbeltquerung stärker herausgestellt.

Stellungnahme

Im Kapitel 3 des Entwurfes wird geschildert, dass die Zielsetzung des LNVP weit hinter der Zielsetzung der Verkehrsministerkonferenz zu den Zielen der Verkehrswende zurückbleibt. In Abb. 1 ist dies auch ganz eindeutig visualisiert (in Abb. 2 fehlt die Darstellung des VMK-Zielniveaus).

Ob das VMK-Zielniveau sich auf einen Beschluss der VMK vor oder nach der Überarbeitung des vor Überarbeitung nicht verfassungskonformen Klimaschutzgesetzes des Bundes bezieht, und ob die Zielsetzung der VMK zu den alten und/oder neuen Klimaschutzzielen im Verkehrssektor kompatibel ist, wird im LNVP-Entwurf nicht dargestellt. Diese Darstellung sollte ergänzt werden.

Erwiderung

Es ist nicht die Aufgabe des LNVP, darzustellen ob die (ambitionierten) VMK-Ziele kompatibel mit den Klimaschutzzielen im Verkehrssektor sind.

Stellungnahme

Die Ausführungen unter Ziff. 2.5 sowie die unter Ziff. 5.3.6 weisen allerdings darauf hin, dass der LNVP noch auf das nicht verfassungskonforme, „alte“ Klimaschutzgesetz (KSG) des Bundes ausgerichtet ist, und noch nicht auf das „neue“ KSG 2021 angepasst wurde, bei dem der Zielwert für 2030 nicht mehr wie unter Ziff. 2.5 angegeben 55 % sondern 65 % beträgt, bei dem für den Verkehrssektor bis 2030 nicht mehr lediglich 40 % THG-Reduktion zu erreichen sind, sondern im Gegensatz zum „alten“ KSG nur noch eine Jahresemissionsmenge von 85 statt 95 Mio. t CO₂-Äquivalent zulässig ist und nach dem der Verkehrssektor nicht erst, wie im LNVP-Entwurf angegeben 2050, sondern schon 2045 klimaneutral sein muss (vgl. Anlage 2 zu 8 4 KSG 2021), was einer höheren prozentualen Verringerung bezogen auf 1990 bedarf. Es ist zu vermuten, dass der Entwurf des LNVP daher zu einer nicht verfassungskonformen Maßnahmenumsetzung führt, die weit hinter der aktuellen Zielsetzung von Bund und Landesministerkonferenz zurückbleibt.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der LNVP berücksichtigt nur die heute bzw. absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und die daraus finanzierbaren Massnahmen. In seinem Rahmen ist der LNVP durchaus ambitioniert. Es ist aber richtig, dass langfristig noch deutlich umfangreiche Maßnahmen durchgeführt werden um den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Die Ausführung, dass der "LNVP daher zu einer nicht verfassungskonformen Maßnahmenumsetzung führt, die weit hinter der aktuellen Zielsetzung von Bund und Landesministerkonferenz zurückbleibt" ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr beinhaltet der LNVP bereits ein umfangreiches Maßnahmenkonzept um den Schienenverkehr zu stärken und als Alternative zum MIV fit zu machen.

Stellungnahme

Unter diesen Voraussetzungen kann das im LNVP aufgeführte Maßnahmenpaket nicht geeignet sein, den erforderlichen Beitrag zur Erreichung von Verkehrswende- und somit Klimaschutzzielen im Verkehrssektor zu erreichen. So wird auch in Ziff. 6.4 des LNVP-Entwurfs geschrieben: "Um den Nahverkehr dafür fit zu machen, als echte Mobilitätsalternative für die Mehrzahl der Menschen zu fungieren, sind Angebotsausweitungen nötig, die über die in diesem LNVP beschriebenen Maßnahmen hinaus gehen."

Erwiderung

Das im LNVP aufgeführte Maßnahmenpaket ist ein erster, durchaus ambitionierter Schritt um den Schienenverkehr zu stärken und für die Verkehrswende fit zu machen. Weitere Taktverdichtungen, zusätzliche Angebote etc. sind denkbar wenn die finanziellen Rahmenbedingungen dies ermöglichen. Lokale und regionale Angebote etwa im Busverkehr ergänzen den SPNV und ermöglichen Nahmobilität ohne das Auto. Sie sind in diesem LNVP angesprochen, fallen aber in den Zuständigkeitsbereich von Kreisen und Kommunen. Gemeinsam können hier äußerst attraktive Angebote geschaffen werden.

Stellungnahme

Der Entwurf des LNVPs kann von der Stadt Fehmarn bezüglich seiner Wirksamkeit auf das Erreichen von Klimaschutzzieleen somit nicht als hinreichend aufgefasst werden, da die enthaltenen Maßnahmen unzureichend sind und infolge des Konstruktionsansatzes des Plans (falsche Zielsetzung) dies auch sein müssen. Es muss daher eine grundlegende Überarbeitung erfolgen inkl. einer positiven Prüfung dahingehend, dass das sich aus der Überarbeitung ergebende Maßnahmenpaket kompatibel ist mit den Verkehrswende- und Klimaschutzzieleen des Bundes und geeignet, einen hinreichenden Beitrag zu den international vereinbarten Klimaschutzzieleen zu leisten.

Erwiderung

Die Verkehrswende- und Klimaschutzzielee des Bundes können nur erreicht werden, wenn der Schienenverkehr als Alternative zum MIV massiv gestärkt wird. Der Entwurf des LNVPs berücksichtigt aber nur sichere oder sich konkret abzeichnende Finanzierungen und mag daher nicht ausreichend ambitioniert erscheinen. Unter den heutigen Rahmenbedingungen ist aber nicht mehr zu erreichen. Vor diesem Hintergrund ist der Konstruktionsansatz des Plans und die Zielsetzung pragmatisch und richtig.

Stellungnahme

Wünschenswert ist eine ÖPV-Anbindung der Insel Fehmarn, die zu einer Mobilitätswende führt, so dass die Stadt Fehmarn das selbst gesetzte Ziel, Klimaneutralität auf der Insel bis 2030 zu erreichen, auch in den Sektoren umsetzen kann, in denen sie von Dritten (Kreis, Land und Bund) abhängig ist.

Erwiderung

Durch die Modernisierung der Bahnstrecke Lübeck - Fehmarn im Zuge der FBQ-Schienenanbindung wird sich die Fahrzeit zwischen Lübeck und Fehmarn nahezu halbieren. Durch die Elektrifizierung wird ein nahezu emissionsfreier Betrieb möglich sein.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen von Seiten des Kreises Ostholstein und der an der Strecke Lübeck - Fehmarn liegenden Kommunen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar.

Wenn aufgrund einer besseren finanziellen Ausstattung (Regionalisierungsmittel) entsprechende Spielräume für die Einrichtung des Stundentaktes Lübeck - Fehmarn entstehen würden, würde das Angebot noch einmal deutlich besser werden. Damit wären gute Bedingungen für eine Mobilitätswende auf der Insel Fehmarn geschaffen.

Stellungnahme

Bei der Überarbeitung des Maßnahmenbündels sollte im Ergebnis auch die Elektrifizierung der Gleisanlagen erfolgen, die zur Anbindung des ÖPNV an den regionalen ÖPV benötigt werden, so z.B. der Abzweig in Puttgarden hin zum Tiefsee- und Fährhafen Puttgarden (vgl. Kap. 2.5 und Kap. 5.3.6), so dass für einen ÖPV mit diesem Ziel keine „teuren“ Akkulösungen oder ein Weiterbetrieb mit Diesel erforderlich bleibt. Diese Elektrifizierung ist leider bisher nicht Gegenstand der Planfeststellungen für die FBQ und die Hinterlandanbindung gewesen. Und der in Kap. 5.3.6 beschriebene Zeithorizont, erst 2050, also fünf Jahre nach Erreichen der Klimaneutralität im Verkehrssektor, den Status der vollständigen Elektrifizierung der Schienenstrecken erreicht haben zu wollen, wirkt nicht schlüssig.

Erwiderung

Die Anlagen des Fährbahnhofs Puttgarden werden in Zukunft keine Bedeutung mehr für den SPNV haben. Eine Abstellanlage ist im Bereich des Gleisdreiecks am Bahnhof Fehmarn-Burg vorgesehen. Wenn die Züge in Richtung Dänemark weiterfahren, wird der Fährbahnhof Puttgarden nicht mehr bedient. Eine vollständige Elektrifizierung aller Schienenstrecken bis 2050 ist möglicherweise gar nicht erforderlich. Die BEMU-Technologie ermöglicht bereits ein weitaus früheres Erreichen der Klimaneutralität.

Stellungnahme

Gemäß den Ausführungen im LNVP-Entwurf unter Ziff. 5.3.6 gibt es noch keine Berechnung des Energieverbrauchs und der THG-Emissionen, die dem Nahverkehr zuzuschreiben sind, so dass auch noch gar nicht quantifizierbar ist, was zum Erreichen des Sektorenziels erforderlich ist. Dies wäre nach Einschätzung der Stadt Fehmarn wichtig beim Finden eines Ansatzes bzw. Weges, wie bei gleichzeitiger Angebotsausweitung eine THG-Emissionsreduktion hin zur Klimaneutralität erreicht werden kann.

Erwiderung

Die dem Nahverkehr zuzuschreibenden Energieverbräuche oder THG-Emissionen sind sehr gering (wenige Prozent). Eine weitgehende Klimaneutralität des Nahverkehrs ist vergleichsweise schnell zu erreichen. Mit einer (notwendigen) Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV kann dann - bei entsprechenden Angebotsausweitungen - ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz geleistet werden.

Stellungnahme

Ferner scheint auch die Absicht, noch sieben Jahre, also bis zum Jahr 2028 beim Einkauf von Strom darauf zu verzichten, vollständig auf Ökostrom umzusteigen, nicht ambitioniert. Die Erläuterung, warum dies, wie angegeben, nicht durch vertragliche Regelungen auf einfachste Weise umsetzbar ist, fehlt im LNVP-Entwurf (vgl. Kap. 5.3.6, Abschnitt „Antriebsenergie“); die Behauptung muss daher bezweifelt werden. Warum werden hier die Netzbetreiber und Anbieter von Strom nicht in die Pflicht genommen, nach Kundenwunsch zu liefern?

Erwiderung

Wir weisen darauf hin, dass das Land Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt, deren Dauer ca. 13 Jahre beträgt. Das Land schließt hingegen keine Verträge mit den Netzbetreibern und Anbietern von Strom ab.

Die Möglichkeiten des Landes beschränken sich insofern darauf, bei zukünftigen Verkehrsverträgen Vorgaben zur Nutzung von Ökostrom aufzunehmen. Dies ist bei den drei neuen Akkunetz-Verkehrsverträgen bereits umgesetzt worden. Bei bereits bestehenden Verkehrsverträgen ist das Land hingegen darauf angewiesen, Nachverhandlungen mit den Verkehrsunternehmen zu führen. Entsprechende Verhandlungen laufen bereits seit einiger Zeit und wir sind zuversichtlich.

Stellungnahme

Die Stadt Fehmarn ist als Unterzentrum (UZ) von Oberzentren (OZ) abhängig. Die Erreichbarkeit von OZ mittels ÖPV muss, wenn eine Verkehrswende erwünscht ist, innerhalb akzeptabler Reisezeiten und in einer akzeptablen Taktung gewährleistet sein. Maßnahmen, um dies zu erreichen, müssen Gegenstand des LNVP sein. Anders als im RNVP des Kreis OH beinhaltet der LNVP keine Zielvorgaben für einzuhalten Reisezeiten zwischen UZ und OZ. Hier wäre eine Ergänzung wünschenswert.

Wichtig für das UZ Fehmarn sind die Erreichbarkeiten der OZ Lübeck (und von dort aus weiter Hamburg) und Kiel.

Erwiderung

Es ist richtig, dass der LNVP entsprechende Zielvorgaben etwa für die Reisezeit zwischen Unterzentrum und Oberzentrum nicht enthält. Es gibt allerdings regelmäßige Abstimmungen zwischen der Landesplanung und der NAH.SH. Zudem wäre es möglich, dass Kreise oder Kommunen entsprechende Defizite stärker thematisieren. Im Falle Fehmarn wird durch die Halbierung der Fahrzeit nach Lübeck und den in Aussicht gestellten Stundentakt eine massive Verbesserung der Erreichbarkeit erreicht.

Stellungnahme

Bzgl. der Verkehrsachse Fehmarn-Lübeck (und dann weiter nach Hamburg) als dem innerdeutschen Teil der Verkehrsachse der Metropolregion Hamburg in Richtung FBQ, wird zunächst auf die Stellungnahme bzgl. der FBQ verwiesen. Aus dieser ergeben sich die offensichtlichen Defizite in der Planung des Anschlusses der Region nördliches OH mit der Insel Fehmarn an einen dicht getakteten, attraktiven ÖPV. Zwar ist die angestrebte Fahrtzeitverkürzung zwischen Fehmarn und Lübeck von 89 auf 44 min zu begrüßen, jedoch bleibt die vom Zeithorizont des LNVP primär betroffene Phase des Baus der FBQ (von heute bis 2029?) gänzlich unberücksichtigt und auch der Zieltakt von 60 min für die Zeit danach wird im LNVP-Entwurf nicht eindeutig als Planziel angegeben (vgl. die "Widersprüche" zwischen Abb. 3, Tab. 6 und Kap. 5.2.2. Nr. 5).

Erwiderung

Die Abb. 3 stellt mögliche Taktverdichtungen dar und sollte als Statement gewertet werden, dass der Stundentakt nach Fehmarn grundsätzlich gewünscht ist. Aussagen zum SEV während der Bauphase der FBQ-Schiienenanbindung wurden ergänzt.

Stellungnahme

Nicht gefunden werden konnte in dem Bericht eine Darstellung über die Anbindung Fehmarns an die Nachbarregion auf der anderen Seite des Belts, d.h. der ÖPNV zwischen Fehmarn und Rödby, z.B. auch unter Nutzung der Fähre (Fährverbindung als Teil des (Ö)P(N)V?) ab Puttgarden inkl. des dortigen Gleisanschlusses. So fehlt z.B. in Kap. 5.2.2 unter Nr. 5) eine Angabe dazu, wo der Haltepunkt der Verbindung Nykoping-Lübeck auf der Insel Fehmarn liegen wird. Im Planungs-Zeithorizont des LNVP ist davon auszugehen, dass noch keine FBQ und erst recht keine Hinterlandanbindung existieren wird. Ferner ist davon auszugehen, dass sowohl die Funktionalitäten der Gleisals auch die der Straßen zwischen Fehmarn und Oldenburg eingeschränkt sein werden. Die Stadt Fehmarn fordert, dass eine Planung des ÖPV auch für diese in den Zeithorizont des LNVP fallende "Übergangszeit" Teil des überarbeiteten LNVP sein muss.

Erwiderung

Selbstverständlich wird der Bahnhof für den schnellen Regionalverkehr Lübeck - Fehmarn - Nykøbing auf Fehmarn in Burg liegen. Eine Anbindung des Fährhafens ist nicht vorgesehen. Aussagen über den Schienenersatzverkehr (SEV) während des Baus der FBQ-Schieneanbindung wurden in den LNVP aufgenommen. Dieser SEV verkehrt stündlich und wird als Direktverbindung nach Lübeck angeboten.

Stellungnahme

Aus Perspektive der Stadt Fehmarn ist neben der Achse Fehmarn-HL-HH, die, dies sei angemerkt, auch im RNVP des Kreis OH vollständig abgebildet ist, insbesondere auch die Achse Fehmarn-Kiel eine sehr wichtige Achse, auf der ein Ausbau des ÖPV dringend erforderlich ist. Die Achse Fehmarn-Kiel ist im RNVP des Kreis OH wegen der Kreis- und damit Zuständigkeitsgrenzen nicht enthalten. Sie ist daher eine über die Regionsebene hinausgehende Landesverkehrsachse, die im LNVP zu berücksichtigen ist. Denn in vielen Fällen müssen oder wollen Bewohner der UZ und Mittelzentren (MZ) im nördlichen OH, z.B. aus amtlichen, kulturellen oder medizinischen Gründen das OZ Kiel besuchen, da dies, tlw. zwingend in Anspruch zu nehmende, von denen des OZ Lübeck abweichende Angebote vorhält. (Dieser Aspekt sollte auch im Landesentwicklungsplan berücksichtigt werden.)

Erwiderung

Die Relation Oldenburg - Kiel wurde im Busverkehr in den vergangenen Jahren bereits deutlich aufgewertet. Weitere Verbesserungen sind möglich. Damit würde auch Fehmarn besser an Kiel angebunden werden können.

Stellungnahme

Die Reisezeiten auf der Achse Fehmarn-Kiel bei Nutzung des ÖPV sind neben den möglichen Reisezeitpunkten (Taktichte) derzeit nicht akzeptabel. Ein in Kap. 5.3.3 angesprochener, straßengebundener Landes-PlusBus ab Oldenburg über Lütjenburg, der im Extremfall auf der einspurigen, schon für PKW kaum Überholmöglichkeiten bietenden Bundesstraße lange Strecken hinter langsam fahrenden landwirtschaftlichen Fahrzeugen "feststeckt" ich denke, jeder Einwohner Fehmarns, der die Strecke mit dem KFZ ab und zu fährt, kennt diese Situation -, und der selbst bei freier Fahrt lediglich die auf der Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 50 und max. 100 km/h fahren kann, ist nicht geeignet, hier zu der angestrebten Verlagerung von Fahrten weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum ÖPV zu gelangen. Auf dieser Strecke bedarf es vielmehr der Verlagerung des ÖPV weg von der langsamen Straße hin auf ein unabhängig geführtes Verkehrssystem. Auf die für diese Verbindung bestehenden Zuständigkeitsprobleme an den Schnittstellen zwischen den RNVP der betroffenen Kreise und Städte und damit Verkehrsverbänden, die der Attraktivität der ÖPV-Verbindung auch nicht zuträglich sind, und auf einen bestehenden Koordinationsbedarf, wird im Entwurf des LNVP ja selbst hingewiesen, vgl. den letzten Absatz unter Ziff. 5.3.3.

Gut zu erkennen ist die Lücke im Schienennetz auch in Abb. 3 des Entwurfs, in dessen Auszug nachfolgend mögliche Verbindungen für den Lückenschluss eingetragen sind:

Erwiderung

Der Wunsch für ein unabhängig geführtes Verkehrssystem zwischen Kiel und Oldenburg ist nachvollziehbar. Aufgrund der Potenziale und Finanzierungsmöglichkeiten wird die Realsierungsmöglichkeit jedoch auch langfristig nicht gesehen.

Stellungnahme

Der LNVP muss um ein Maßnahmenbündel erweitert werden, das einen Lückenschluss im Schienennetz in einer der skizzierten Relationen beinhaltet, mindestens im 60, besser im 30 min-Takt, z.B., je nach Relation, verknüpft mit den S-Bahnen auf der Verbindung Lübeck-Kiel (vgl. zu diesen Nrn. 8) und 9) in Kap. 5.2.2).

Erwiderung

Die dargestellten Lückenschlüsse im Schienennetz sind gute Anregungen, die aber auch langfristig nicht finanzierbar und aufgrund der enormen Investitionskosten auch nicht sinnvoll erscheinen. Eine Aufnahme in den LNVP erfolgt daher nicht.

Stellungnahme

Zur Verdeutlichung der heutigen Unattraktivität der ÖPV-Verbindungen von Fehmarn zu den OZ werden nachfolgend exemplarisch noch drei Beispiele für die aktuellen Reisezeiten bei Nutzung des ÖPV im Vergleich zu denen bei Nutzung des MIV dargestellt neben den Reisezeiten zu beachten ist auch, dass zu den zufällig gewählten Abreisezeiten auch noch jeweils ca. zwei Stunden Wartezeit bis zur nächsten Zustiegmöglichkeit in den ÖPV addiert werden müssen (ermittelt mit maps.google.de). Aus diesen Vergleichen springt die Notwendigkeit, auf diesen Achsen zu Verbesserungen zu kommen, wenn ein Wechsel vom MIV hin auf den ÖPV erreicht werden soll, sofort ins Auge. Würde man nun noch die ÖPV-Verbindungsmöglichkeiten, von einem der Ortsteile Fehmarn zunächst den Bahnhof in Burg zu erreichen und/oder auch die Weiterfahrt in einen der Stadtteile Lübecks ergänzen, also auf beiden Zeiten der Fahrt die jeweils "letzte Meile", würde sich die Diskrepanz zwischen den Reisezeiten "von Haustür zu Haustür" im Vergleich von MIV und ÖPV noch einmal deutlich verstärken; dass es zu späteren Abendstunden oder nachts noch schlimmer aussieht, versteht sich von selbst.

1. Fehmarn -HH: MIV 85 min vs. ÖPV 157 min zzgl. 110 min Wartezeit = 267 min (ca. 1,5 Std. vs. 4,5 Std.)
2. Fehmarn -HL: MIV 55 min vs. ÖPV 94 min zzgl. 119 min Wartezeit = 213 min (ca. 1 Std. vs. ca. 3,5 Std.)
3. Fehmarn Kiel: MIV 65 min vs. ÖPV 181 min zzgl. 119 min Wartezeit = 300 min (ca. 1 Std. vs. ca. 6 Std.)

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Stellungnahme

Die Planungen im vorliegenden LNVP-Entwurf sind damit

- bzgl. der Achse Fehmarn-HL-HH zu konkretisieren (60 min-Takt? Ab wann?) und mit den regionalen Angeboten zu vernetzen. Ferner ist eine Planung für die Bauzeit von Fehmarnsund- und FBQ inkl. der Hinterlandanbindung zu ergänzen, die einen adäquaten Schienenersatzverkehr beinhaltet.
- bzgl. der Verbindung Fehmarn-Lolland inkl. Fährtzung um ein Konzept / einen Plan zu ergänzen.
- bzgl. der Planungen für die Achse Fehmarn-Old.-Kiel abzulehnen und daher um einen Plan und ein Maßnahmenpaket für einen Schienennetzlückenschluss auf dieser Achse zu ergänzen.

Im LNVP-Entwurf ist richtigweise beschrieben (vgl. Kap. 5.3.6), dass es für eine durchschlagende Verkehrswende einer neuen "Verkehrskultur" bedarf, die *"... jedoch nur dort [entstehen wird], wo die Bedenken und Erwartungen der Reisenden in Bezug auf Sicherheit, Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Komfort [durch den ÖPV] berücksichtigt werden"*. Das im LNVP-Entwurf nachzulesende Konzept für den ÖPV mit Quell und/oder Zielort Fehmarn ist nach Einschätzung der Stadt Fehmarn nicht geeignet, diese aus Klimaschutzgründen zwingend notwendige Verkehrskulturwende, die *"Transformation hin zum klimafreundlichen Kollektivverkehr"* zu erreichen.

Erwiderung

Zusammenfassend gelten bezüglich der Stellungnahme der Stadt Fehmarn folgende Punkte:

- Der Stundentakt zwischen Fehmarn und Lübeck wurde als eigenständige Maßnahme mit in den LNVP aufgenommen. Diese kann nur realisiert werden, wenn entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Hier muss die Entwicklung der Regionalisierungsmittel abgewartet werden.
- Aussagen zum (hochwertigen) SEV, der ab Ende Sommer 2022 zum Einsatz kommt, wurden getätigt.
- Die Aussagen bezüglich des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs auf der Schiene wurden geschärft: Es ist ein Zweistundentakt Lübeck-Fehmarn-Nykøbing mit Bedienung der Station Fehmarn-Burg geplant. Eine Anbindung verbleibender Fährverkehre an den SPNV ist nicht vorgesehen
- Mangels ausreichender Potenziale wird eine Neubaustrecke zwischen Oldenburg und Kiel als unrealistisch betrachtet.

Schrittweise kann für Fehmarn eine weitere Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV erreicht werden. Die Neubau-/Ausbaustrecke zwischen Lübeck und Fehmarn und die Halbierung der Fahrzeit ist ein gewichtiger Fortschritt. NAH.SH bietet der Stadt Fehmarn an, gemeinsam darüber nachzudenken, wie die Vorteile dieser deutlich besseren Schienenanbindung noch besser genutzt werden können.

Stellungnahme**4. Stellungnahme bezogen auf die Erreichbarkeit der Tourismusdestination Fehmarn mittels ÖPV sowie der landesinternen ÖPV-Nutzung durch Fehmarnurlauber**

Bei der Insel Fehmarn handelt es sich um eine Region, die stark vom Tourismus abhängig ist. Dieser Tourismus erzeugt Verkehre, die im Sinne der Verkehrswende verstärkt auch auf den ÖPV verlagert werden sollten. Als Urlaubsdestination für Menschen aus Norddeutschland kann Fehmarn als Naherholungsziel angesehen werden, für Urlauber aus dem restlichen Deutschland, die die Mehrheit der Gäste ausmachen, versteht Fehmarn sich auch als Wettbewerber zu Reisezielen, die nur mit dem Flugzeug erreichbar sind. Betrachtet man den Verkehrssektor etwas globaler, kann durch Erhöhung der Urlauberzahlen eine Verkehrsverlagerung weg von Flugreisen hin zu Anreisen auf dem Landweg erreicht werden, was unmittelbar positiv auf Klimaschutzziele wirkt. Dabei sollte ein Plan für den ÖPV so erstellt werden, dass die landwegbasierten Anreisen und die weiteren landbasierten Urlaubsverkehre vermehrt per ÖPV stattfinden können und die Abhängigkeit vom MIV reduziert wird.

Derzeit wirken sich die Mängel des ÖPV auf mehreren, sich gegenseitig bedingenden und gegenseitig stärkenden Wegen negativ auf den Deutschland- und Nahtourismus auf der Insel Fehmarn aus und verhindern eine Verkehrswende in diesem Sektor:

1. Die Erreichbarkeit der Tourismusdestination Fehmarn mit dem ÖPV ist unzureichend, so dass die MIV-basierte Anreise mit all ihren Folgen für die Mobilität am Urlaubsort Fehmarn selbst, also auf der Insel und bei den Ausflügen in die Region, der Regelfall bleiben wird.
2. Die Nutzung des ÖPV für Tagesausflüge von Fehmarn in die Region ist unattraktiv, so dass das auch infolge von obiger Nr. 1 "sowieso" vorhandene MIV-Vehikel vom Touristen auch für Tagesausflüge (Umland, Städte und Häfen Lübeck und Kiel, ggf. Hamburg) und Besorgungsfahrten während des Urlaubs genutzt wird.
3. Wegen der hohen Abhängigkeit vom MIV im Tourismus ist die Stadt Fehmarn als Aufgabenträger "gezwungen", die Infrastruktur für den MIV, für die sie kommunal zuständig ist, immer weiter auszubauen, auch in Flächenkonkurrenz mit Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Hierdurch steigert sie automatisch die Attraktivität für den MIV und wirkt so, infolge der Unattraktivität des ÖPV, gezwungenermaßen daran mit, den Attraktivitätsunterschied zwischen ÖPV und MIV stetig zu vergrößern.

Fazit: Wegen fehlender attraktiver Möglichkeiten, zum Urlaub auf der Insel Fehmarn ohne Auto anzureisen, und wegen fehlender Möglichkeiten im Urlaub die Insel (betrifft RNVP des Kreis OH) und das nahe und weitere Umland (betrifft LNVP-Entwurf) mit dem ÖPV zu erkunden (ggf. kombiniert mit Fahrradnutzung), ist der Tourismus auf der Insel stark MIV-geprägt und wird dies auch bleiben müssen, wenn die Rahmenbedingungen im ÖPV nicht strukturell und grundlegend verbessert werden. Dies führte und führt zu einer Überlastung des Straßen- und Wegenetzes und zu einem stetig steigenden Bedarf an Park- und Stellplätzen, dessen Deckung dann kommunal nachgekommen werden "musste" und "muss". Solange ein LNVP (i.V.m. dem RNVP) hier keine Hoffnung auf Änderung signalisiert, muss der im LNVP-Entwurf enthaltene Appell, dass ein Eingriff in Bereiche außerhalb des Nahverkehrs auch durch Dritte, also z.B. durch die Gemeinde, z.B. in die Parkraumbewirtschaftung, notwendig sei, um die Verkehrswende zu erreichen (vgl. Kap 1.1, S. 5 und Kap. 6.4, S. 118) ins Leere gehen. Eine solche Hoffnung signalisiert der vorliegende LNVP-Entwurf nicht, weswegen eine Überarbeitung des LNVP zu fordern ist. Dieses Henne-Ei-Problem, den Unterschied in der Attraktivität von MIV und ÖPV zu verringern, kann nicht initial durch eine Entattraktivierung des MIV bei Aufrechterhaltung der Defizite des ÖPV erreicht werden. Eine Kontaktaufnahme durch die ÖPV-Aufgabenträger von Land und/oder Kreis OH mit der Stadt Fehmarn, hier gemeinsam an Lösungen zur Verbesserung der Situation oder gar einer gemeinsamen Verkehrsplanung zu arbeiten, erfolgte nach Kenntnis des Verfassers bisher nicht. Versuche, im Rahmen des ihr Möglichen, durch z.B. ein eigenes Bürgerbussystem, das insbesondere im Sommer auch touristische Routen im ÖPNV bedient, hier ein wenig gegen zu steuern, sind nötig geworden, können aber das grundlegende Problem, dass die Aufgabenträger für ÖPNV und ÖVP, Kreis und Land, kein Attraktives Angebot aufbauen, nicht ausgleichen.

Der Entwurf des LNVPs kann somit von der Stadt Fehmarn bezüglich seines Potenzials, eine Verkehrswende im Tourismussektor zu unterstützen, nur deutlich abgelehnt werden. Eine ambitionierte Überarbeitung ist dringend geboten, sofern eine Mobilitätswende hin zu mehr ÖPV auch für den Bereich des Tourismus ernsthaft angestrebt wird. Aus Sicht des Tourismus ist eine bessere Anbindung der Insel Fehmarn über das Landes- und Fernverkehrsschienennetz wünschenswert diese sollte der Qualität und Quantität der Anbindung der Bäder an der Lübecker Bucht in nichts nachstehen.

Erwiderung

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich hat sich in den vergangenen Jahren die Nutzung des SPNV auf Fehmarn schon vervielfacht, ausgehend von einem sehr niedrigem Niveau. Durch weitere Verbesserungen kann die Marktposition des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Die Auffassung, dass die Ausgangslage auf Fehmarn besonders schwierig ist, wird geteilt.

Stellungnahme

Dass dabei eine Integration mit einem Deutschlandtakt erfolgt und eine Abstimmung der Aufgabenträger und Verkehrsverbünde und ÖPV-Aufgabenträgern auf Kreis- und Stadtebene mit ihren Regionalplänen sollte eine Selbstverständlichkeit sein (vgl. auch Kap. 5.2.2 Abschnitt "Deutschlandtakt"). Warum z.B. werden die Anbindungen, die im Kap. 5.2.1 Nr. 2) beschrieben werden, nicht über Neustadt hinaus in die Region Nord-OH weitergeführt? Warum wird nicht unter Kap. 5.2.1 Nr. 3) erörtert, wie es von Preetz aus weiter in Richtung Nord-OH geht bzw. wie Nord-OH mit Kiel verbunden wird?

Erwiderung

Eine Ausführung zum Schienenersatzverkehr Lübeck-Fehmarn wurde in 5.2.1 Nr. 2 ergänzt. Da Oldenburg mit dem Bus direkt mit Kiel verbunden wird (ohne Umsteigen auf den Zug in Preetz oder Raisdorf) wird kein Zusammenhang zum Kapitel 5.2.1. Nr. 3 gesehen.

Stellungnahme

Darüber hinaus muss ein Tarifsystem gefunden werden, dass weniger „abschreckend“ ist als das selbst nach Teilentwerrung, wie im LNVP-Entwurf selbst beschrieben, noch weiter vorhandene „Tarifwirrarr“ mit Inkonsistenzen (vgl. Kap. 5.3.5). Das Tarifsystem muss, genau wie der gem. LNVP-Entwurf noch zu entwickelnde NAH.SH-Verbundplan (Ziff. 1.1) und das Fahrplankonzept, das es gem. Ziff. 1.2 erst in fünf Jahren geben soll, einfach gehalten werden. Es braucht z.B. einfache Tarifregeln, einfache Zahlungsmöglichkeiten und einfache, idealerweise an den verkehrswendegerecht fortgeschriebenen Deutschlandtakt angepasste Taktungen für zuverlässig verkehrende ÖPV-Angebote.

Erwiderung

Dieser Wunsch ist nachvollziehbar. Im Rahmen des Projekts Tarifentwicklungsplan wird die NAH.SH sich mit der Vereinfachung des Systems intensiv beschäftigen. Gleichzeitig wird zudem an einem kundenfreundlicheren Vertriebssystem (Check-in/Be-out) gearbeitet.

Stellungnahme

Die gegenseitigen Abhängigkeiten von Verkehrsplanungen auf Bundes-, Landes-, Regional- und lokaler Ebene, auch in den Abhängigkeiten zwischen den Verkehrssystemen, für die verschiedene Akteure zuständig sind, sieht auch die Stadt Fehmarn. Dass eine Verantwortungsdiffusion und ein Kompetenzgerangel hier zu suboptimalen Netzen und Tarifsystemen sowie zu Lücken insb. im ÖPV-Angebot geführt haben, ist offensichtlich und wird auch im LNVP-Entwurf so unter Verweis auf die o.a. Ursachen ausgeführt. Der im LNVP-Entwurf aufzufindende Ansatz, über größere Verbünde hier zu Verbesserungen zu gelangen, ist zu begrüßen (vgl. z.B. die Ausführungen im LNVP zu den Themen NAH.SH-Verbundplan und Phönix). Allerdings ist weder bei der Landes- noch bei der regionalen ÖPV-Planung erkennbar gewesen, dass eine frühzeitige Einbindung der lokalen Institutionen erfolgte. Und auch im LNVP-Entwurf ist nicht erkennbar, dass dieser die verschiedenen RNVP und die lokalen Angebote versucht positiv zu integrieren. Ferner weist der Bericht selbst auf Systemmängel durch Meinungsverschiedenheiten mit Nachbarländern hin, z.B. mit Hamburg, ohne aber Lösungen oder zumindest Lösungswege darzustellen. Lösungen darüber, welche strukturellen Veränderungen es bedarf, bzw. in welchen Schritten es zu diesen kommen kann, damit ein integriertes, nachfragegerechtes ÖPV-Angebot entsteht, beinhaltet der LNVP-Entwurf nicht.

Die mehrfache Befassung mit bzw. Erwähnung von Verantwortungsdiffusionen im vorliegenden LNVP-Entwurf (vgl. z.B. Ziff. 1.1, Ziff. 2.4 "Erreichbarkeit", Ziff. 3 "Engere Zusammenarbeit", Ziff. 5.2.2 "Deutschlandtakt", Ziff. 5.3.3. Abschnitt "Starke Zusammenarbeit", Ziff. 5.3.4 "Weiterentwicklung der Zusammenarbeit", Ziff. 5.3.5 "unterschiedliche Interessenslagen von Hamburg und Schleswig-Holstein", Ziff. 5.3.6 "Interoperabilität ... in gemeinsamen Koordinierung ausgelotet", Ziff. 6.4 "Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften und Akteure nötig" ...) sollte zum Anlass genommen werden, Möglichkeiten des Umbaus, weg von Schnitt-, hin zu Nahtstellen) an den Zuständigkeitsgrenzen von Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden zu eruieren und strukturelle Veränderungen vorzuschlagen. Vielleicht können (und/oder müssen) auch Strukturveränderungs- bzw. Reformmaßnahmen in das Maßnahmenpaket des LNVP aufgenommen werden, z.B. durch eine Auflistung der "Problembereiche" und eine Nennung von Ideen, wie diese gelöst werden können? In der Gesamtsicht weisen die o.a. Ausführungen im Entwurf des LNVP darauf hin, dass das Thema ÖPV durch die vorhandenen Strukturen "gelähmt" wird. Bei der Entwicklung von Reformmaßnahmen bedarf es dann auch eines der Verkehrswendezieleerreichung adäquaten Zeithorizontes für die notwendigen Reformen.

Vor diesem Hintergrund ist es aktuell, also auf Basis des vorgelegten LNVP-Entwurfes, der kommunalen Ebene nahezu unmöglich, die im LNVP-Entwurf geforderte Unterstützung zum Umstieg auf den ÖPV, durch z.B. eine andere Parkraumbewirtschaftung etc., synchron oder gar durch vorauseilende Entattraktivierung des MIV zu leisten (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter Nr. 4). Die in Ziff. 6.4 des Entwurfs geschilderte notwendige Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen kann nach Einschätzung der Stadt Fehmarn nur gelingen, wenn eine andere Struktur für das Zusammenwirken der unterschiedlichen Akteure gefunden wird. Hier ist nach Einschätzung der Stadt Fehmarn die Ebene des Landes die geeignete Ebene, sich um die Organisation der Umstrukturierung von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindeaufgaben im Bereich des Verkehrs und des Infrastrukturausbaus zu kümmern.

Erwiderung

Die Analyse und Kritik der Stadt Fehmarn ist in einigen Punkten durchaus nachvollziehbar, allerdings ist zu bedenken, dass der Fokus des LNVP auf dem Machbaren und Finanzierbaren im Verantwortungsbereich des Landes liegt. Für den nördlichen Bereich des Kreises Ostholstein ist durch die Schaffung eines deutlich schnelleren Regionalexpresses zwischen Lübeck und Fehmarn eine wesentliche Verbesserung angekündigt. Ggf. ist ein Stundentakt umsetzbar (aufgrund der vielen Anmerkungen hierzu wurde der Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn als separates - wenn auch noch nicht finanziertes - Projekt neu in den LNVP aufgenommen). Dieses Konzept könnte Anlass sein, auf Fehmarn den Busverkehr weiter auszubauen und die neue schnelle Anbindung Lübeck für alle Bewohner und Gäste Fehmarn erlebbar machen.

Stellungnahme

Im LNVP-Entwurf heißt es unter Ziff. 4.4: „In der Praxis ist davon auszugehen, dass durch verschiedene derzeit noch nicht vorhersehbare Entwicklungen im Zeitraum bis 2031 die Finanzierungsspielräume eher kleiner werden.“ Ausweislich Kap. 6.1.1 wird erst ab 2032 damit gerechnet, dass, bezogen auf Regionalisierungsmittel, „ausreichend Mittel für die Fortführung und den Ausbau des ... [ÖPV in SH] zur Verfügung stehen werden“. Dieser Ansatz ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht nachzuvollziehen, da es unlogisch ist, bei dem gegebenen politischen Ziel, eine Verkehrswende hin zum ÖPV erreichen zu wollen, gleichzeitig bei der Entwicklung des Maßnahmenpaketes für den LNVP zu unterstellen, dass künftig von den politischen Entscheidungsträgern für die Aufgaben im ÖPV weniger Finanzmittel bereitgestellt werden und es noch zehn Jahre dauern wird zu einer Kurskorrektur des 2016 eingeschlagenen Fehlkurses. Und bzgl. der GVFG-Mittel wird in Kap. 6.1.1 sogar angenommen, dass die zur Zielerreichung notwendige Kurskorrektur erst in 15 Jahren, also 2035 erfolgen wird.

Erwiderung

Mit dem zitierten Textabschnitt sind insbesondere vertragliche Preissteigerungen sowie immer wieder erforderliche kleinere Angebotsausweitungen in Verkehrsverträgen gemeint. Nicht gemeint sind erwartete Budgetkürzungen für den ÖPNV. Es soll im Gegenteil verdeutlicht werden, dass mit den derzeit vereinbarten Budgets für den ÖPNV eine Verkehrswende nicht erreichbar ist und somit zeitnah die Finanzierungsbasis zu verbreitern ist.

Stellungnahme

Ausbleibende Kurskorrekturen sind nach objektiver Einschätzung der Stadt Fehmarn eigentlich kaum vorstellbar, da zwischenzeitlich aus Verfassungsgründen eine Korrektur des KSG erfolgt ist, damit Handlungen für den Klimaschutz, auch im Verkehrssektor, nicht immer weiter in die Zukunft verlagert werden. Die Annahme der Entwurfsverfasser zum kleiner werdenden Finanzierungsspielraum, die zum geringen Umfang der Maßnahmen im LNVP-Entwurf führte, sollte zumindest noch einmal reflektiert und begründet werden. Schließlich ist es auch in sich unlogisch, dass in Kap. 6.1.1 eine Berufung auf ein vor fünf Jahren entwickeltes Budget zur Mittelverteilung erfolgt, wo doch die politische Zielsetzung für die Verkehrswende seither eine deutliche Korrektur hin zu mehr ÖPV erfahren hat, und lediglich die Anpassungen der Budgets noch nicht erfolgt sind.

Ferner handelt es sich hierbei um einen Zirkelbezug, da der Mittelbedarf für die Zukunft aus dem im LNVP entwickelten Maßnahmenpaket abgeleitet werden wird; ggf. folgt dann später tatsächlich der o.a. prognostizierte Rückgang in den Finanzmitteln einfach deshalb, weil ja kein Bedarf zur Umsetzung von Maßnahmen eingeplant und angemeldet wurde, da diese gar nicht erst entwickelt und kalkuliert wurden?

Erwiderung

Mit den Aussagen zu tendenziell kleiner werdenden finanziellen Spielräumen sind insbesondere vertragliche Preissteigerungen sowie immer wieder erforderliche kleinere Angebotsausweitungen in Verkehrsverträgen gemeint. Nicht gemeint sind erwartete Budgetkürzungen für den ÖPNV. Es soll im Gegenteil verdeutlicht werden, dass mit den derzeit vereinbarten Budgets für den ÖPNV eine Verkehrswende nicht erreichbar ist und somit zeitnah die Finanzierungsbasis zu verbreitern ist.

Stellungnahme

Hier hilft es auch nicht, wenn im LNVP-Entwurf noch einmal zwischen bereits finanzierten und noch zu finanzierenden Maßnahmen unterschieden wird und der Politik lediglich die Aufgabe gestellt wird, die noch nicht finanzierten Maßnahmen des LNVP-Entwurfs mit Finanzen auszustatten, anstelle der Aufgabe, so viel Finanzen bereit zu stellen, um ein verkehrswendegerechtes Maßnahmenpaket umsetzen zu können, was wegen der o.a. Aspekte deutlich über das im Entwurf vorliegende Maßnahmenpaket hinaus gehen muss. Und wenn dann sogar noch vgl. Kap. 4.4 Kostensteigerungen in einem Projekt („Akku-Netze“) als Argument genutzt werden, aus dem eh schon zu kleinem Maßnahmenspektrum andere priorisierte Projekte nicht umsetzen zu können, was zu einer Verschiebung auch zwischen Regionen führen kann, scheint hier im Grundansatz des Finanzierungsverständnisses Korrekturbedarf zu bestehen.

Erwiderung

Mit den Aussagen zu tendenziell kleiner werdenden finanziellen Spielräumen sind insbesondere vertragliche Preissteigerungen sowie immer wieder erforderliche kleinere Angebotsausweitungen in Verkehrsverträgen gemeint. Nicht gemeint sind erwartete Budgetkürzungen für den ÖPNV. Es soll im Gegenteil verdeutlicht werden, dass mit den derzeit vereinbarten Budgets für den ÖPNV eine Verkehrswende nicht erreichbar ist und somit zeitnah die Finanzierungsbasis zu verbreitern ist.

Stellungnahme

Der Entwurf des LNVP ist daher aus Sicht der Stadt Fehmarn sehr kritisch zu betrachten, da er ein viel zu kleines Maßnahmenpaket beinhaltet und darüber hinaus in der Folge für die Zukunft sogar noch zu einer weiter in Relation zu geringen Finanzmittelbedarfsmeldung für diesen Sektor führen kann. Es ist zu fordern, dass aus den Klimaschutzzielen des Bundes ein erforderliches Maßnahmenpaket abgeleitet wird und dann in einem zweiten Schritt die zur Finanzierung benötigten Mittel bereitgestellt werden. Denn die Stadt Fehmarn ist zum Erreichen der eigenen Klimaschutzziele, so der Ermöglichung der klimaneutralen Mobilität auf der Insel bis 2030, davon abhängig, dass auch die übergeordneten und die „Zubringer“-ÖPV-Systeme hinreichend schnell ausgebaut werden. Bei der zwingend notwendigen, grundlegenden Überarbeitung des LNVP darf keine Annahme zur Finanzierung getroffen werden, die nicht sachlich begründbar ist und die von vornherein das Entwickeln von Maßnahmen ausbremst.

Erwiderung

Die Stadt Fehmarn wird darin bestärkt, einen leistungsfähigen Zubringerverkehr zum SPNV aufzubauen. Bereits mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs in Burg wurden 2010 erste systematische Zubringerfahrten aufgebaut. Hier ist ohne Zweifel noch mehr möglich.

Stellungnahme

Weiteres Instrument in Finanzierungsfragen kann dabei die Änderung der in Kap. 5.3.5 beschriebenen Relation von Haushalts- zu Nutzerfinanzierung sein. Eine Absenkung des Tarifniveaus, wie in Kap. 6.1.2 als möglicher Baustein für die Kundengewinnung beschrieben, dadurch zu erreichen, dass der Anteil der Haushaltsfinanzierung zugunsten des Anteils der Tariffinanzierung abgesenkt wird, wird seitens der Stadt Fehmarn begrüßt, da ein Zuwachs im ÖPV den Bedarf für kommunale MIV-Infrastruktur senken und einen Beitrag dazu leisten kann, die Attraktivität der Aufenthaltsorte entlang von Straßen und Plätzen, die für eine Tourismusdestination wichtig ist, zu erhöhen.

Erwiderung

Aus anderen Verbänden und auch aus der Marktforschung in Schleswig-Holstein ist bekannt, dass der Preis für die Verkehrsmittelwahl eine untergeordnete Rolle spielt. Preissenkungen sind für die Aufgabenträger mit hohen Kosten verbunden, die wenig Fahrgastwirkung entfalten. Investitionen in den Ausbau des Angebots zeigten sich als deutlich effektivere Maßnahme zur Kundengewinnung.

Aus Sicht der NAH.SH müssen Haushalts- und Nutzerfinanzierung deshalb in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, um die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV sicherzustellen und qualitativ hochwertige Bus- und Bahnangebote zu finanzieren.

Stellungnahme

7. Stellungnahme bezogen auf das Thema Barrierefreiheit

Das unter Ziff. 2.3 gesteckte Ziel, erst 2030, also in neu Jahren, das nun schon viele Jahre gesetzlich vorgegebene Ziel der Barrierefreiheit umsetzen zu wollen, muss kritisiert werden. Die gesetzliche Forderung, Barrierefreiheit zu erreichen, ist nicht neu und es ist unverständlich, dass nicht schon heute die Umrüstung in allen Bereichen des ÖPV abgeschlossen ist. Ein LNVP-Entwurf, nach dem man sich für die Umrüstung hin auf ein längst gesetzlich gefordertes Ziel noch einmal neun Jahre Zeit lassen möchte, ist daher seitens der Stadt Fehmarn zu kritisieren.

Erwiderung

Das gesteckte Ziel, einen barrierefreien Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein zu erreichen ist in der Tat kein neues Ziel. Bis dieses Ziel erreicht ist, hat es eine sehr hohe Priorität für die NAH.SH. In diesem LNVP legen wir die Planungen und Umsetzungsschritte für dieses Ziel detailliert dar.

Stellungnahme**8. Stellungnahme bezogen auf das Thema Deutschlandtakt**

Unter Ziff. 5.2.2 wird beschrieben, dass der angestrebte Deutschlandtakt von einer massiven Ausweitung des Fernverkehrs bis 2030+ ausgeht, bei der Verfassung des Entwurfs des LNVP jedoch von einer wesentlich geringeren ausgegangen wird. Der vorliegende LNVP-Entwurf ist somit nicht geeignet, adäquat zur angestrebten Mobilitätswende beizutragen. Er ist auch vor diesem Hintergrund abzulehnen, da sich die Stadt Fehmarn eine frühest mögliche, gute Anbindung an die dicht getakteten, attraktiven Verbindungen des „neuen“ Deutschlandtakts wünscht. Die Langwierigkeit der Vorbereitung von Maßnahmen wird im LNVP-Entwurf selbst mehrfach angesprochen. Daher ist es wichtig, „frühzeitig genug“, also auch schon im aktuellen LNVP-Entwurf, erforderliche Maßnahmen zu berücksichtigen.

Erwiderung

Der LNVP kann zur weiteren Fernverkehrsentwicklung zwischen Hamburg und Kopenhagen keine verbindlichen Aussagen treffen.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen von Seiten des Kreises Ostholstein und der an der Strecke Lübeck - Fehmarn liegenden Kommunen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar.

A0013#33

Stellungnahme

Fazit

Der LNVP-Entwurf wird von der Stadt Fehmarn sehr kritisch gesehen, da er zum Erreichen von Mobilitätswendeziele unzureichend ist und ferner mehrere Aspekte bzgl. der Anbindung der Insel Fehmarn nicht behandelt. Der Entwurf bedarf einer vollständigen, grundlegenden Überarbeitung. Dieser muss ein verkehrswendegerechtes Zielsystem zugrunde gelegt werden, und für die Erarbeitung notwendiger Maßnahmen muss zunächst eine Befreiung von viel zu eng gesetzten Restriktionen bzgl. der Finanzierbarkeit erfolgen, so dass die Planenden in ihrer Kreativität, Lösungen zur Herstellung eines attraktiven ÖPV auf Landesebene zu entwickeln, nicht ausgebremst werden. Auch sollten die Fahrgastzahlenannahmen (bzw. zu erreichenden Fahrgastzahlziele) bei der Entwicklung des Maßnahmenpaketes des LNVP auf das ambitionierte Zielniveau der über- und untergeordneten Ebenen (Bund, Kreis und Gemeinde) angepasst werden.

Die Stadt Fehmarn ist zur Erreichung ihres Ziels, bis 2030 klimaneutrale Mobilität auf der Insel zu ermöglichen, von den ÖP(N)V-Angeboten von Bund, Land und Kreis abhängig. Nach der Überarbeitung muss ein LNVP-Entwurf vorliegen, in dem die Stadt Fehmarn an ein attraktives ÖPV-Landesnetz mit attraktiver Taktung angeschlossen ist. Als Maßstab der Überprüfung, ob dieses Ziel erreicht wurde, können die Reisezeiten auf den Achsen Fehmarn-HL-HH und Fehmarn-Kiel bei Nutzung des ÖPV mit denen des MIV verglichen werden. Wenn in diesem Vergleich der ÖPV den MIV "schlägt", zumindest in den Spitzenzeiten bezogen auf die Anzahl der Fahrgäste (touristische Hauptsaison und Pendler (Beruf und Schule/Hochschule) im Alltagsverkehr ganzjährig, ergänzt um Angebote für Wochenend-Freizeitaktivitäten in Oberzentren), kann das Ziel der Verkehrswende erreicht werden. Vorliegender LNVP-Entwurf führt nach Einschätzung der Stadt Fehmarn dazu, dass dieser Zustand bis 2030 nicht erreicht werden wird.

Für den Zeitraum des Baus von FBQ, Sundquerung, B207-Ausbau und Schienenhinterlandanbindung, der in den Planungszeitraum des LNVP fällt, muss der LNVP um eine Planung eines adäquaten, attraktiven Ersatz-ÖPV-Angebots ergänzt werden.

Erwiderung

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich hat sich in den vergangenen Jahren die Nutzung des SPNV auf Fehmarn, ausgehend von einem sehr niedrigem Niveau, schon vervielfacht. Durch weitere Verbesserungen kann die Marktposition des öffentlichen Verkehrs weiter gestärkt werden. Die Auffassung, dass die Ausgangslage auf Fehmarn besonders schwierig ist, wird seitens der NAH.SH geteilt.

A0017

A0017#1

Stellungnahme

Aus Sicht des Kreises ist es sehr zu begrüßen, dass nach einer längeren Phase der Vorbereitung nun der Entwurf für den LNVP 2022-2027 vorliegt. Dies gilt umso mehr, als die aktuellen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrswende, dem Klimaschutz, der Barrierefreiheit sowie der Pandemiebewältigung vielfach neue und vor allen Dingen entschlossene und rasche Weichenstellungen erfordern.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Auch wir freuen uns, dass die von uns identifizierten Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrswende nun in einem Plan konkretisiert und veröffentlicht werden konnten.

Stellungnahme

Der vorliegende Entwurf des LNVP kann vor diesem Hintergrund grundsätzlich durchaus als ambitioniert bewertet werden. Ob die dargestellten Maßnahmen ausreichend sind, um die gewünschten Fahrgastzuwächse zu realisieren und damit auch die Klimaschutzziele zu erreichen, kann dabei jedoch nicht abschließend beurteilt werden.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

A0017#3

Stellungnahme

Die in Kapitel 2 von Seiten des Landes dargestellten verkehrspolitischen Ziele werden vom Kreis Ostholstein unterstützt und finden ihre Entsprechung im 4. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zu den verkehrspolitischen Zielen.

Stellungnahme

Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Klimaschutzziele im LNVP an die aktualisierten bundesweiten Ziele angepasst werden sollten. Damit müssen die THG-Emissionen bis 2030 um mindestens 65 % gesenkt und bis 2045 THG-Neutralität erreicht werden. Die Zielsetzung, im LNVP bis 2030 eine Steigerung der Nachfrage zu erreichen, sollte daher verschärft und konkretisiert werden.

Erwiderung

Das im LNVP beschriebene Ziel, die Emissionen im SPNV bis 2030 auf Null zu bringen, ist unabhängig von den bundesweiten Zielen zu sehen. Es ist auch im LNVP thematisiert, dass eine stärkere Verlagerung von Verkehren hin zum ÖPNV nur möglich ist, wenn Angebote noch deutlich über die im LNVP genannten Projekte hinaus ausgebaut werden. Dies erfordert einen deutlichen Ausbau der Finanzmittel für den ÖPNV.

Stellungnahme

Positiv ist zu bewerten, dass eine offene Auseinandersetzung mit den derzeitigen Schwächen des Gesamtsystems ÖPNV erfolgt. Denn nur durch eine solche objektive Analyse können die notwendigen Handlungsbedarfe sachgerecht abgeleitet werden.

Ich gehe davon aus, dass nach Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße tatsächlich signifikante positive Effekte bzw. Systemwirkungen im Sinne der Verkehrswende aber auch der Daseinsvorsorge entfaltet werden.

Erwiderung

Vielen Dank. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden und Zuversicht hervorrufen.

Stellungnahme

Wie ich bereits in unserem Gespräch vom 02.09.2021 deutlich gemacht habe, ist die fehlende Priorisierung der den Kreis Ostholstein betreffenden Maßnahmen im SPNV weder nachvollziehbar noch akzeptabel.

So soll der Großteil der Maßnahmen erst ab 2027, teilweise sogar erst „nach 2030“ umgesetzt werden. Angesichts der Dringlichkeit des Angebotsausbaus und der Bedeutung der den Kreis Ostholstein berührenden Strecken auch im landesweiten Kontext ist aus Sicht des Kreises ein zeitliches Vorverlegen der jeweiligen Maßnahmen unumgänglich.

Erwiderung

Der Streckenausbau Eutin-Bad Schwartau befindet sich in der Planung. Eine Umsetzung und Planung weiterer Maßnahmen ist finanzierungsabhängig. Sollte eine Finanzierung gegeben sein, könnte eine Umsetzung früher erfolgen.

Stellungnahme

Kiel Lübeck (Kap.4.2.2 Maßnahmen ab 2027):

Ein weiterer Angebotsausbau sowie die Fahrzeitverkürzung zwischen Kiel und Lübeck entspricht seit Langem dem Wunsch des Kreises sowie der Städte und Gemeinden entlang der Strecke. Für eine systematische Verknüpfung mit dem Stadt- und Regional-Busverkehr ist auch aus Sicht des Kreises Ostholstein die Kreuzung der Züge in Eutin günstig.

Der Ausbau ist jedoch nicht als prioritäre Maßnahme dargestellt worden. In der Folge wird eine Inbetriebnahme mit dem Zielfahrplan ab dem Jahr 2030 vorgesehen. Aus Sicht des Kreises Ostholstein wird diese Bewertung der Bedeutung der Strecke, die die beiden größten Städte im Lande verbindet, nicht gerecht. Es wird daher dringend empfohlen, hier eine Neubewertung vorzunehmen und weitere Umsetzungsschritte direkt nach dem Ausbau des Teil-Abschnitts Kiel Preetz vorzunehmen, um die schnellen Akkuzüge auch mit einer entsprechend ertüchtigten Strecke wirkungsvoll zu kombinieren.

In diesem Kontext wird auch gebeten, einen -ggfs. alternierenden Halt in der Ortschaft Timmdorf (Gemeinde Malente) zu prüfen, der aus Sicht des Kreises durchaus sinnvoll sein könnte.

Erwiderung

Die Planung zum Streckenausbau Eutin-Bad Schwartau hat begonnen. Für eine Ausweitung der Zugleistungen muss eine Finanzierung sichergestellt sein.

Ein Halt der RE-Züge, ggf. auch alternierend, ist nicht geplant, da die erwartbaren Ein- und Aussteigerzahlen in Timmdorf gering eingeschätzt werden. Demgegenüber würde sich für Malente eine Verschlechterung ergeben.

Stellungnahme

Feste Fehmarnbelt-Querung (Kap. 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 und später):

Die Schienenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) wird zu einer deutlichen Reduzierung der Reisezeiten zwischen Fehmarn und Hamburg bzw. Lübeck führen. Aus Sicht des Kreises Ostholstein ist diese Folge der festen Fehmarnbelt-Querung ausdrücklich zu begrüßen, da sie zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der Strecke führt und für die gesamte Region positive Effekte entfalten dürfte.

Die Tatsache, dass der Stundentakt nördlich von Neustadt nicht verbindlich vorgesehen ist, lässt jedoch konkret befürchten, dass die Potenziale der FBQ im Norden des Kreises als auch insgesamt nur sehr unzureichend genutzt werden. Hinzukommt, dass auch in der von der NAH.SH hierzu in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse für den Schienenverkehr auf der FBQ-Schienenanbindung nördlich Neustadt die Empfehlung für einen Stundentakt formuliert wird.

Zu derselben Empfehlung gelangt auch das im Auftrag des Landes Schleswig Holstein erstellte Gutachten OdeS - Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, dass diese Maßnahme im LNVP-Entwurf bislang nicht verbindlich vorgesehen ist.

Erwiderung

Durch die Modernisierung der Bahnstrecke Lübeck-Fehmarn im Zuge der FBQ-Schienenanbindung wird sich die Fahrzeit zwischen Lübeck und Fehmarn nahezu halbieren. Durch die Elektrifizierung wird ein nahezu emissionsfreier Betrieb möglich sein.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen wurde der mögliche Stundentakt zwischen Lübeck und Fehmarn neu als separates Projekt dargestellt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist er allerdings nicht finanzierbar. Mit dieser Erweiterung würde das Angebot noch einmal deutlich besser werden.

Stellungnahme

S-Bahn Lübeck (Kap. 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 und später):

Positiv ist die zusätzlich zum halbstündlichen RE Kiel Lübeck vorgesehene "Trave S-Bahn" Lübeck-Malente (Nord) zu bewerten. Ebenso positiv wird die Einrichtung eines durchgehenden Halbstundentaktes zwischen Lübeck und Neustadt bewertet. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, weshalb die vorgenannten Maßnahmen nicht priorisiert und somit erst für den Zeithorizont ab 2030 vorgesehen sind. Hier wird ein deutlich früherer Umsetzungszeitpunkt der hier genannten Maßnahmen für notwendig erachtet.

Erwiderung

Sollten entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, die eine frühere Umsetzung ermöglichen, so kann das Projekt früher angegangen werden. Die dargestellte Priorisierung berücksichtigt die derzeit zur Verfügung stehenden begrenzten Finanzmittel.

Stellungnahme

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Notwendigkeit hingewiesen, die für diese Maßnahmen erforderlichen Finanzmittel frühzeitig einzuwerben, um eine Realisierung überhaupt grundsätzlich sicherzustellen.

Erwiderung

Das Einwerben zusätzlicher Finanzmittel, insbesondere sind hier Regionalisierungsmittel des Bundes zur Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen gemeint, erfolgt selbstverständlich.

Stellungnahme

Kap. 4.1 (Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität)

Die dargestellten prioritären Maßnahmen sind nachvollziehbar und zutreffend benannt. Aus Sicht des Kreises besteht darüber hinaus der Bedarf, die Fahrgastinformation im Störfall deutlich zu verbessern.

Erwiderung

Die Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall ist als wichtiges Thema anerkannt. Der wichtigste Punkt ist die Eingabe der Informationen bei den Verkehrsunternehmen. Schwierig ist dabei der erhöhte Personaleinsatz in Störungssituationen, die ohnehin das vorhandene Personal binden. Diese personalintensive Leistung ist wesentlich in Verkehrsverträgen zu regeln. Im ÖSPV regelt die NAH.SH die Anforderungen an die Organisation der Fahrgastinformation im Störfall. Die Hintergrundsysteme sind für die Durchleitung der Informationen gerüstet und werden weiterhin entwickelt.

A0017#12

Stellungnahme

Kap. 5.1.1 (Infrastruktur und Stationen)

Die in diesem Kapitel vorgenommene Analyse des vielfach unzureichenden IstZustands der Infrastruktur ist zutreffend. Den hier aufgezeigten Handlungserfordernissen kommt im Hinblick auf die Qualität sowie auf die Kundenzufriedenheit eine Schlüsselrolle zu.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Kap. 5.1.2 (Fahrzeuge)

Das Vorhalten einer angemessenen Fahrzeugreserve ist im Hinblick auf die Qualität von zentraler Bedeutung und sollte tatsächlich künftig stärker als bisher in den jeweiligen Vergabeverfahren berücksichtigt werden. Dass dies im Rahmen der Vergabe des E-Netzes Ost offenbar bereits erfolgt ist, wird ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Wir freuen uns über die Bestätigung dieser Vorgehensweise.

A0017#14

Stellungnahme

Kap. 5.2.1 (Maßnahmen bis Ende 2026) Die für das E-Netz Ost vorgesehenen Angebotsausweitungen rund um Kiel werden ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Beim E-Netz Ost sind Angebotsverbesserungen rund um Lübeck vorgesehen.

Stellungnahme

Kap. 5.3.1 (Neue Stationen)

Die Planung der SPNV-Stationen bzw. Haltepunkte Malente Ost, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Bockholt und Techau auf der Strecke Kiel-Lübeck wird ausdrücklich begrüßt. Es wird angeregt, ergänzend bzw. alternativ zu dem vorgesehenen Haltepunkt „Eutin, Carl-Maria von Weber-Straße“ einen Haltepunkt „Eutin, interkommunales Gewerbegebiet“ vorzusehen, Sehr vorteilhaft wäre eine Einbeziehung Gleschendorfs durch einen Halt.

Erwiderung

Eine Station am Gewerbegebiet ist nur möglich, wenn diese anstatt Bockholt/Röbel umgesetzt werden würde. Weitere zusätzliche Stationen zwischen Eutin und Pönitz sind nicht möglich. Eine Station in Gleschendorf kann nur mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Dies wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausgeschlossen.

A0017#16

Stellungnahme

Kap. 5.3.2 (Barrierefreiheit) Es wird darauf hingewiesen, dass die dargestellte Beschaffung von Niederflurfahrzeugen im Busverkehr in die Zuständigkeit der örtlichen Aufgabenträger fällt.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Kap. 5.3.3 (Busverkehr)

Als Ziel wird hier formuliert, die Angebotsqualität im Busverkehr auf den starken Achsen an die Standards des SPNV anzugleichen, um somit ein attraktives Gesamtnetz aus Bahn - und Landesbuslinien zu verschmelzen.

Diese Zielformulierung ist zweifellos richtig. Die Zuständigkeit für den Busverkehr liegt jedoch bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Dabei ist festzustellen, dass die Anhebung des Angebots- und Qualitätsniveaus an die im SPNV geltenden Standards erhebliche zusätzliche Finanzmittel erfordern wird. Dies gilt umso mehr, als hier Standards definiert werden, die über das im geltenden RNVP des Kreises genannte Qualitätsniveau sogar deutlich hinausgehen. Für die betreffenden Leistungsanteile wäre damit eine zusätzliche Finanzierung durch das Land Schleswig-Holstein erforderlich.

Erwiderung

Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

Stellungnahme

Missverständlich ist der hier genannte Terminus „Landesbuslinien“, der möglicherweise nahelegt, dass das Land Schleswig-Holstein beabsichtigt, diese Linien zu betreiben und zu finanzieren. Hier sollte eine redaktionelle Präzisierung erfolgen.

Erwiderung

Der Text wird angepasst.

Stellungnahme

Im letzten Abschnitt auf S. 52 wird auf den im Zusammenhang mit der Schaffung eines attraktiven Angebotes für die Gemeinde Timmendorfer Strand durchgeführten Ideenwettbewerb hingewiesen. Hier müssen aus Sicht des Kreises die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs und das weitere Vorgehen konkret benannt bzw. dargestellt werden.

Dies hat nämlich Auswirkungen auf die Ausbauerfordernisse einer Umstiegsstation in Ratekau und muss zeitlich mit den Maßnahmen im Kontext mit festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) verzahnt werden.

Erwiderung

Das weitere Vorgehen kann noch nicht benannt werden, da es aktuell in der Abstimmung ist. Um eine gute Abstimmung zwischen dem Nahverkehrsprojekt Timmendorfer Strand und der FBQ-Planung bemüht sich die NAH.SH bereits.

Stellungnahme

Kap. 5.3.6 (Antriebswende) Im drittletzten Satz auf der Seite 102 ist von "emotionsfreien" Antrieben die Rede; gemeint sind vermutlich emissionsfreie Antriebe.

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

A0017#21

Stellungnahme

Auf Seite 106 wird den On Demand-Angeboten breiter Raum gewährt. Diese in die Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte fallende Mobilitätsform wird als „neu“ und „zukunftsweisend“ dargestellt. Diese Bewertung muss relativiert werden.

Derartige Systeme sind schon seit vielen Jahren bekannt und im Einsatz.

Im Kreis Ostholstein wurde zwischen den Jahren 2005 und 2018 ein entsprechendes Angebot ohne Fahrplan- und Linienbindung inklusiver digitaler Buchungsplattform im nördlichen Kreisgebiet vorgehalten.

Dieses musste letztlich eingestellt werden, da es trotz innovativer Routing-Technologie nicht gelungen ist, eine nennenswerte Fahrgastbündelung zu erreichen. Andere derartige Projekte hatten in der Vergangenheit mit ähnlichen Problemen zu kämpfen.

Es wird daher empfohlen, diesen Absatz etwas weniger euphorisch zu formulieren bzw. auch auf die mit derartigen Konzepten im Zusammenhang stehenden besonderen Herausforderungen hinzuweisen.

Erwiderung

Die NAH.SH schätzt die Pionierleistung des Kreises Ostholstein in Punkto Anrufbus und nehmen die Hinweise zur Kenntnis.

Eine Vergleichbarkeit des ehemaligen Anrufbusmodells im Kreis Ostholstein mit den On-Demand-Angeboten neuerer Prägung ist nicht in jedem Punkt gegeben. So sind die neuen Systeme primär App-basiert, verfügen auch über virtuelle Haltestellen und erfordern keinerlei Voranmeldezeit. Dies hat die Zugangshürden deutlich gesenkt. Die Fahrzeugflotten sind überwiegend Elektrofahrzeuge mit einem eigenständigen Design, die die Wahrnehmung erhöhen und ein positives urbanes Image ausstrahlen. Eine Fahrgastbündelung steht im ländlichen Raum nicht im Fokus der On-Demand-Angebote, sondern das Bereitstellen einer Mobilität jenseits des eigenen Autos.

Stadt Neustadt

D0005#1

Stellungnahme

Halbstundentakt, direkte Anbindung an Hamburg

Die Stadt Neustadt in Holstein begrüßt den geplanten Halbstundentakt von Lübeck nach Neustadt in Holstein und die direkte Anbindung an Hamburg (ohne Umsteige-Erfordernis in Lübeck). Nach der Aussage in Kapitel 5.2.2.5) (S. 52) soll dieser jedoch nur zeitweise gefahren werden. Die Stadt Neustadt in Holstein bittet, diese Frequenz mindestens zu solchen Zeiten zu fahren, dass sowohl die Berufspendler von Neustadt nach Lübeck (und Hamburg) als auch die Urlaubsgäste dieses Angebot nutzen können. Als Zentralort des ländlichen Raumes hat Neustadt in Holstein einen hohen Pendlersaldo, nicht zuletzt auch wegen seiner bevorzugten Lage und damit verbundener hoher Wohnstandortqualität. Hier ist eine attraktive Anbindung durch den Nahverkehr dringend notwendig, um eine ernsthafte Alternative zum PKW zu schaffen. Der touristische Fokus alleine wird Neustadt in Holstein als wachsender Wohnstandort nicht gerecht.

Erwiderung

Ein durchgängiger Halbstundentakt zwischen Lübeck und Neustadt ist Teil der S-Bahn-Lübeck. Wenn entsprechende finanzielle Rahmenbedingungen vorliegen, soll dieses Projekt auch umgesetzt werden. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist ein Umsetzungshorizont aber noch nicht abzusehen. Dass ggf. auch vorher bereits einzelne Züge in den Hauptverkehrszeiten für eine Taktverdichtung sorgen, ist nicht ausgeschlossen.

D0005#2

Stellungnahme

Diskrepanz Fahrzeiten

Auf Seite 52 ist ausgesagt, dass Neustadt in Holstein von Hamburg aus in 75 Minuten erreicht wird. Auf Seite 53 ist die Fahrzeit jedoch mit 1h 22 min. angegeben. Wir bitten, diese Diskrepanz zu beseitigen.

Erwiderung

Die Diskrepanz wurde beseitigt. Die Fahrzeit wurde auf ca. 80 Minuten angepasst.

Stellungnahme

E-Netz Ost

Auf Seite 53 (Bemerkungen 1. Spiegelstrich) ist ausgesagt, dass die Angebotsausweitung Lübeck-Neustadt im Zuge der Betriebsaufnahme E-Netz Ost erfolgt und es wird auf einen Absatz zum E-Netz Ost verwiesen ("siehe dort"). Dieser ist jedoch im Entwurf nicht zu finden. Nach Nr. 2 der Tabelle auf Seite 18 soll die "Fahrplanausweitung E-Netz Ost" ab 2022 in Betrieb gehen. Auch auf der Seite 27 (erhöhte Fahrzeugreserven) wird das E-Netz Ost erwähnt. Wir bitten, den Entwurf um das Kapitel "E-Netz Ost" zu ergänzen, so dass die Aussagen Seite 172 nachvollziehbar sind.

Erwiderung

Das E-Netz Ost ist die 2. Maßnahme im Kapitel "Maßnahmen bis Ende 2026" auf Seite 33.

D0005#4

Stellungnahme

S-Bahn Lübeck

In Kapitel 5.2.2.9) (Seite 59f) ist angegeben, dass die S-Bahn-Strecke von Lübeck nach Neustadt in Holstein durch den halbstündlichen Regionalexpress bedient wird. Dieses Angebot wird zwar begrüßt, es stellt jedoch keine weitere Verbesserung dar, sondern der Titel "S-Bahn-Lübeck" ist lediglich eine andere Bezeichnung für den halbstündlichen Regionalexpress

Erwiderung

Das Angebot auf dieser Strecke wird von heute einem Zug pro Stunde auf bis zu drei Züge pro Stunde ausgeweitet. Dadurch stehen zwei Züge nach Neustadt und einer nach Fehmarn zur Verfügung. Die Ausweitung bezieht sich auf den heutigen Zustand.

Stadt Heiligenhafen

D0060#1

Stellungnahme

Die Stadt Heiligenhafen dankt für die Beteiligung am Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein 2022 2027 und nimmt wie folgt Stellung: 5.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

hier: 2) E-Netz Ost (Seite 33)

Die Erweiterungen der Fahrradmitnahmekapazitäten im E-Netz Ost zur Anbindung der Ostseebäder in der Lübecker Bucht werden im Hinblick auf die Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein zur Nachhaltigkeit ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unser Bestreben zur Erweiterung der Fahrradmitnahmekapazitäten im E-Netz Ost Zustimmung findet.

Stadt Heiligenhafen

D0061#1

Stellungnahme

hier: Schaubild Taktverdichtungen und Reaktivierungen in Schleswig-Holstein 2030

Die beabsichtigten Taktverdichtungen werden begrüßt, stellen nach Ansicht der Stadt Heiligenhafen jedoch im Hinblick auf die Feste Fehmarnbeltquerung das Minimum dar. Es wäre wünschenswert die 30-Minuten-Taktung ab Hamburg bzw. Lübeck als relevanten Beitrag zur Mobilitätswende und zur Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs in den touristischen Hochburgen Ostholsteins im Rahmen der Festen Fehmarnbeltquerung einzuführen.

Erwiderung

Die Anregungen aus dem nördlichen Teil des Kreises Ostholstein haben dazu geführt, die Einführung eines Stundentaktes zwischen Lübeck und Fehmarn in den LNVP aufzunehmen. Damit wäre dann auch der

Bahnhof Großenbrode/Heiligenhafen wesentlich besser bedient. Eine weitere Verdichtung auf einen 30-Minutentakt erscheint aus heutiger Sicht wenig realistisch.

Stadt Heiligenhafen

D0062#1

Stellungnahme

Seite 46 ff. "Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge ihrer Priorität dargestellt." Hinweis: Die Stadt Heiligenhafen stände auch einer Änderung der Priorisierung zu Gunsten Ziffer 5 (Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe) aufgeschlossen gegenüber.

Erwiderung

Die Priorität ist bereits vergleichsweise hoch und stellt die Realisierung des Projektes sicher. Eine Höherpriorisierung ist nicht vorgesehen.

Stadt Heiligenhafen

D0063#1

Stellungnahme

Auf Seite 52:

5) Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe Satz 6 sollte folgende Fassung erhalten:

Zwischen Heiligenhafen und Großenbrode ist mit dem gemeinsamen Bahnhofpunkt Großenbrode-Heiligenhafen eine neue Station für beide Kommunen vorgesehen.

Erwiderung

Der Vorschlag wird übernommen.

Stadt Heiligenhafen

D0064#1

Stellungnahme

Tabellarische Übersicht FBQ (Seite 53)

Im Hinblick auf den Klimaschutz, die Energie- und Verkehrswende und die notwendige Verlagerung der Verkehrsströme auf der Vogelfluglinie ist nach Ansicht der Stadt Heiligenhafen ein Stundentakt der Verbindung Hamburg-Lübeck-Fehmarn für den u.a. touristisch bedeutsamen Bahnhofpunkt Großenbrode-Heiligenhafen obligatorisch.

Erwiderung

Der Stundentakt Lübeck-Fehmarn wird im LNVP neu separat dargestellt. Wenn entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen würden, wird er umgesetzt.

D0064#2

Stellungnahme

Relation (Seite 53)

Die Stadt Heiligenhafen begrüßt die Fahrzeitverkürzung um die Hälfte auf 44 min ausdrücklich! Es wird jedoch gebeten, den künftigen Bahnhaltelpunkt Großenbrode-Heiligenhafen in Zeile 2 bereits wie folgt aufzunehmen: Großenbrode-Heiligenhafen Lübeck 1 h 18 min 36 min

Erwiderung

Der Hinweis wird umgesetzt.

Gemeinde Malente in Kooperation mit der Stadt Lütjenburg

D0106#1

Stellungnahme

"Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel-Preetz und Lübeck-Malente". Es wird die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel-Lübeck beschrieben.

TöB Anmerkung der Gemeinde Malente in Kooperation mit der Stadt Lütjenburg:

Es wird beantragt, dass hier analog der in Abbildung 3 unter Taktverdichtungen und Reaktivierungen für den Ausbau der RE- und RB-Verkehre (S. 45 des LNVP Entwurfs) auch hier bereits die Bezeichnung der Haltestellenbezeichnung Malente Nord "Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel-Preetz und Lübeck - Malente Nord" geführt wird.

Hintergrund ist, dass die Wendezeiten der RB 84 optimal genutzt werden, da sie nicht als reine Standzeiten verfallen. Dieses führt im Gegenzug dazu, dass eine 30-Minuten-Taktung für die schnellen Züge der RB 84 zwischen Kiel und Lübeck realisiert werden kann. Dieses ist daher auch im LNVP festzuhalten.

Erwiderung

Eine Weiterführung der RB-Verkehre nach Malente Nord wird als möglich erachtet. Ob und wann diese Maßnahme kommt und ob sie in diesem Projekt oder im Projekt S-Bahn Lübeck verankert werden würde, ist aber noch nicht entschieden.

Stellungnahme

Von Seiten der Kommunen und des Kreise Ostholstein ist das Bestreben, dass die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel-Lübeck schnellstmöglich umgesetzt wird und dabei die Regionalbahn Lübeck-Malente ebenfalls direkt bis Malente-Nord weitergeführt wird. Hiervon würden auch die Städte Plön und Preetz sowie die Gemeinde Ascheberg im Kreis Plön profitieren, da dieses eine Verdopplung der schnellen RE-Züge zwischen Kiel und Lübeck bedeutet.

Erwiderung

Die Baustufe 2b erfordert erhebliche Investitionen in den Ausbau der Bahnstrecke Kiel - Lübeck insbesondere zwischen Eutin und Bad Schwartau. Eine Umsetzung ist daher nicht so einfach herzustellen. Gleichwohl genießt das Vorhaben auch NAH,SH-seitig einen hohen Stellenwert. Es würde den konsequenten Abschluss des Ausbaus und der Modernisierung der Strecke Kiel - Lübeck bedeuten.

Stellungnahme

2) Seite 59 LVNP-Entwurf, Stand 18.06.2021:

S-Bahn Lübeck

Lübeck-Malente mit stündlicher Trave-S-Bahn zusätzlich zum halbstündlichen Regional-Express Kiel-Lübeck. In Malente kann die innerörtliche Erschließung durch eine Verlängerung der in Malente endenden Regionalbahnen bis in den Bereich Malente Mitte verbessert werden.

TöB Anmerkung der Gemeinde Malente in Kooperation mit der Stadt Lütjenburg:

Von Seiten der Gemeinde Malente wird es zunächst als ausgesprochen positiv angesehen, dass die S-Bahn-Linie mit Verlängerung bis ins Zentrum Malentes landesseitig als Chance erkannt wurde, dass durch diese zusätzliche Verbindung der Trave-S-Bahn Lübeck die Attraktivität des SPNV im Herzen der tourismusstarken Region Holsteinische Schweiz gesteigert wird!

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Tat könnte so die Erschließungswirkung des Schienenverkehrs in Malente wesentlich verbessert werden.

Stellungnahme

Die korrekte Bezeichnung des von der Gemeinde Malente angestrebten Haltepunkts an der Lütjenburger Straße ist Malente Nord.

Daher wird auch hierfür folgende Korrektur beantragt:

"...eine Verlängerung der in Malente endenden Regionalbahnen mit zwei neuen Haltepunkten Malente Zentrum und Malente Nord"

Da in der Kartendarstellung (Abbildung 7) bereits "Malente Nord" steht, scheint der Begriff "Malente Zentrum" in diesem Fall ein Übertragungsfehler zu sein.

Erwiderung

Der Hinweis wird aufgegriffen und die möglichen neuen Haltepunkte in der Innenstadt werden konkret benannt.

Stellungnahme

Neue Stationen ab 2027

TöB Anmerkung der Gemeinde Malente in Kooperation mit der Stadt Lütjenburg:

Hier wird als neue Station unter anderem "Malente Ost" benannt. Es ist zu prüfen, ob es sich auch hier korrekterweise um "Malente Nord" handelt. Falls dies der Fall ist, ist die falsche Namensbezeichnung zu korrigieren.

Falls Malente Ost tatsächlich korrekt ist und damit ein Haltepunkt an der Voßstraße gemeint ist, wieder dieser zusätzliche innerörtliche Haltepunkt als sehr positiv angesehen und ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Malente Ost und Malente Nord ist zwei unterschiedliche Stationen. Die Station Malente Ost befindet sich im Bereich Eutiner Straße, Malente Nord hingegen im Bereich Lütjenburger Straße.

Stellungnahme

Aus Sicht des Kreises Ostholstein und der Gemeinde Malente, ist es zwingend erforderlich den seit Jahren geplanten Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck jetzt schnellstmöglich anzugehen und durch viele neue Haltepunkte den Zugang zum SPNV zu verbessern. Damit wird, neben den beiden größten Städten des Landes Schleswig-Holstein, auch der ländliche Raum und die an der Strecke liegenden Klein- und Mittelstädte gestärkt.

Erwiderung

Dem Hinweis wird zugestimmt, auch der ländliche Raum sowie Klein- und Mittelstädte müssen gestärkt werden.

D0106#7

Stellungnahme

Die landesseitige Sicht, dass durch Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende darstellt, wird ausnahmslos geteilt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Sichtweise zur Verkehrsverlagerung unterstützt wird.

Stellungnahme

4) LVNP-Entwurf, Stand 18.06.2021:

Darüber hinaus muss an dieser Stelle beim Ausbau der RE- und RB-Verkehre auch die Option einer Linienverlängerung bis Lütjenburg und deren Aufnahme im LNVP angesprochen werden.

TöB Anmerkung der Gemeinde Malente in Kooperation mit der Stadt Lütjenburg:

Hiermit wird beantragt die langfristige Weiterführung der RB-Linie oder Regio-S-Bahn-Linie über Malente Nord hinaus bis Lütjenburg bei der Erstellung des neuen Landesweiten Nahverkehrsplan 2022-2027 (LNVP) für den Schienenverkehr zu berücksichtigen, aufzunehmen und in den Kapiteln 5.2.1 und 5.2.2 darzustellen und in den Bereichen Streckenreaktivierungen, Bahnhofsreaktivierungen oder Neubauten entsprechend darzustellen.

Wenn dieses zunächst nicht in einem Ganzjahresverkehr möglich sein sollte, dann ist eine Realisierung zunächst mit saisonalen Verkehren oder in einem innovativen Betriebsmodell umsetzbar. Für die Weiterführung käme auch ein innovatives Fahrzeug- und Betriebsmodell unterhalb der klassischen EBO in Betracht. Hierzu wird auf das REAKT-Konzept des Vereins Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e. V. verwiesen. Das Konzept wurde bereits im Januar 2021 im Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags durch den Verein vorgestellt und mehrheitlich von den Mitgliedern als wirtschaftliche Chance angesehen, Schleswig-Holstein als Standort innovativer Bahntechnologie zu stärken.

Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nord e. V. (VCD) hat in einem Schreiben vom 01.04.2021 an das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus ausgeführt, dass mit diesem Pilotprojekt eine innovative Reaktivierung der ländlichen Bahnstrecke Malente-Lütjenburg möglich ist. Der VCD ist der Ansicht, dass das Land SH mit solchen Projekten die neuen Rahmenbedingungen des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) clever nutzen kann und sich ähnlich wie mit dem geplanten Einsatz neuer Elektro-Triebwagen im Netz als Pionierland modernen Schienenverkehrs positionieren kann.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Herstellung einer attraktiven Anbindung der Stadt Lütjenburg an die Hansestadt Lübeck über die Gemeinde Malente als Zentrum der Holsteinischen Schweiz aus Sicht einer Verknüpfung der Ostsee-Regionen Lübecker und Hohwacher Bucht mit der Binnenlandregion Holsteinische Schweiz und des sich auch durch steigende touristische Relevanz ergebende Personalbedarfs.

Der erste Teilabschnitt der Streckenführung von Malente Nord Lütjenburg mit den Haltepunkten Holsteinische Schweiz und Bruhnskoppel erhalten ganz aktuell wachsende Verkehrsbedeutung wegen des geplanten Ausbaus-, Um- und Neubauvorhaben der Landesfinanzschule (BIZ Malente), dem Herzstück der Steuerverwaltung des Landes als Aus-, Fortbildungs- und Begegnungsstätte. Mit dem BIZNeubau soll laut Auskunft des Landesfinanzministeriums mit dem Ausbau des Areals eine langfristige Nutzungsmöglichkeit an dem Standort Malente erreicht werden. Nach dem Ergebnis der ersten groben Konzeptstudie werden die Baukosten für die Durchführung dieser Neubaumaßnahme ca. 16,2 Mio.€ betragen. Darüber hinaus liegt die Gustav-Heinemann-Bildungsstätte mit dem BIZ im Einzugsbereich des Haltepunkts Holsteinische Schweiz.

Die ganzjährige Reaktivierung hat auch für die gesamte Region hohe verkehrliche Relevanz, weil sie für die Relationen nach Kiel über Preetz und nach Lübeck über Eutin eine starke Entlastung des Straßenverkehrs möglich macht und zu einer starken Angebotsverbesserung durch Verdopplung und Beschleunigung der RE-Leistungen bei gleichzeitiger Erhöhung der Haltestellendichte führt.

Mit den vorstehend beantragten Änderungen der Gemeinde Malente im LNVP 2022 2027 wird die verkehrliche Relevanz der Strecke mit ihren beiden Teilabschnitten Malente-Malente Mitte Malente Nord und Malenten Nord-Lütjenburg angemessen gewürdigt.

Der vorstehende Sachverhalt und die Projekte zur Bahnstrecke Malente-Lütjenburg wurden dem Chef der Staatskanzlei, Herrn Dirk Schrödter, am 02.09.2021 durch Vertreterinnen des Vereins Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e. V., der Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) und der Bürgermeisterin der Gemeinde Malente ausführlich vorgestellt.

Im Nachgang zu diesem Gespräch wurde durch Herrn Ingo Dewald, Geschäftsführer der neg ein Fahrzeitenkonzept für die Malenter Ortsteile verfasst und der Staatskanzlei zur Verfügung gestellt (vgl. dazu 1. Seite 54 LNVP, Wendezeiten der RB 84 optimal nutzen). Das Fahrzeitenkonzept ist als Anlage 1 dieser Stellungnahme beigelegt.

Erwiderung

Eine Verlängerung der angedachten Regio-S-Bahn-Linie Lübeck - Malente deutlich über das Stadtgebiet hinaus ist aktuell nicht darstellbar. Eine Nutzung der Strecke als Teststrecke oder für rein touristische Zwecke erscheint möglich aber eine entsprechende Projektskizze ist nicht Aufgabe des LNVP.

Stadt Eutin

D0118#1

Stellungnahme

Die Stadt Eutin begrüßt grundsätzlich die Aufstellung eines LNVP sowie die Definition verkehrspolitischer Ziele und betont die Wichtigkeit eines verlässlichen, barrierefreien und klimaneutralen ÖPNV für eine nachhaltige Entwicklung und erfolgreichen Klimaschutz im Sinne des Pariser Klimaschutzabkommens. Für die Stadt Eutin als Kreisstadt und Mittelzentrum hat eine gute Bahnverbindung zentrale Bedeutung. Die Stadt kann Entwicklungsziele besonders in den Bereichen Klimaschutz, Verkehrswende, Mobilität und Tourismus nur erreichen, wenn das Land entsprechende Rahmenbedingungen im LNVP schafft. Eine verstärkte Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Gestaltung der Verkehrswende durch Attraktivierung des Bahnverkehrs wird von der Stadt Eutin daher ausdrücklich begrüßt. Eine Kontinuität bei der Aufstellung des LNVP ist für die Zukunft zu beachten.

Erwiderung

Der einleitende Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Die Stadt Eutin weist darauf hin, dass im LNVP auf das ÖPNVG SH als gesetzliche Basis Bezug genommen werden sollte. Demnach sollen lt. ÖPNVG SH (8 4 Abs. 3 Nr. 5)

"künftige Standards tariflicher Art" Pflichtbestandteil des LNVP sein. Diese fehlen jedoch im aktuellen Plan. Es erfolgt lediglich ein Hinweis zu laufenden Abstimmungen. Die Stadt Eutin empfiehlt tarifliche Standards in die Planung einzubeziehen, weil sie entscheidend für die Attraktivität der Bahn und damit für das Gelingen der Verkehrswende sein können. Als weiteres Ziel sollte daher die Entwicklung attraktiver Bahntarife in SH aufgenommen werden.

Attraktive Preise sind ein wichtiger Teil des Mobilitätsangebots für Bahnfahrende in SH. Man könnte so weit gehen, dass die Bahnfahrt ab einem definierten Zeitpunkt immer preislich attraktiver sein soll als die Fahrt im motorisierten Individualverkehr. Hierzu ist es erforderlich, dass Tarife kontinuierlich geprüft, verglichen und angepasst werden unter Berücksichtigung von Streckenkombinationen, Personengruppen und Transportaufgaben (z.B. Radmitnahme). Das Ziel ist sozial verantwortungsvoll sowie ein wichtiges Signal für den Klimaschutz. Ein Preisvorteil der Bahn gegenüber dem MIV setzt das ÖPNVG konkret um, welches eine positive Entwicklung der Bahnnachfrage zum MIV einfordert. Die Stadt Eutin bietet eine Pilotprojektpartnerschaft zur Entwicklung von Tarifen zur Steigerung der Bahnverkehrsnachfrage an.

Erwiderung

Der LNVP trifft umfangreiche Aussagen zum Tarif für Bahn und Bus im Kapitel 5.3.5.

Der ÖPNV sollte als umweltfreundliches Verkehrsangebot preislich attraktiver als das Auto sein - genau aus diesem Grund ist das Fahren mit dem ÖPNV heute insbesondere für Pendlerinnen und Pendler auch schon in aller Regel sehr viel günstiger als die Fahrt mit dem eigenen Pkw.

Derzeit wird der Tarif für Bus und Bahn zusammen mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen weiter entwickelt. Vielen Dank für Ihren Vorschlag zu einer Projektpartnerschaft. Falls im Rahmen des TEP eine Projektpartnerschaft zu dieser Fragestellung gesucht wird, werden wir Eutin im Auswahlprozess berücksichtigen.

Stellungnahme

Grundsätzlich empfiehlt die Stadt Eutin, Basisziele gemäß ÖPNVG 8 1 den im Plan definierten verkehrspolitischen Zielen voranzustellen und entsprechend zu ergänzen, z.B. Zurückführung des motorisierten Individualverkehrs, Verlagerung auf den ÖPNV. (8 2 Abs. 2). Hierzu erscheint es sinnvoll, eine Auswertung zum Modal Split sowie Kennzahlen und Termine für den Zielzustand zu ergänzen. Die Auswertung kann im Kapitel 7 zur Bilanz des Erfolgs des vorherigen LNVP aufgenommen werden.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der LNVP beschränkt sich jedoch auf die Weiterentwicklung des SPNV. Basisziele, wie etwa die "Zurückführung des motorisierten Individualverkehrs" könnten daher allenfalls bei einer entsprechenden allgemeinen Vorgabe angegeben werden. Eine systematische Erfolgskontrolle erfordert jedoch insgesamt eine wesentlich bessere Datenbasis.

Stellungnahme

Im Projektmanagement werden Anforderungen an Ziele gestellt, sie sollen grundsätzlich messbar und terminiert sein (außerdem: anspruchsvoll, realistisch und erreichbar). Nach Auffassung der Stadt Eutin erfüllen die im LNVP dargestellten Ziele nicht durchgehend diese Anforderungen und sollten daraufhin überprüft werden. Es soll für jedes Ziel eine konkret messbare Größe definiert werden.

Erwiderung

Der Hinweis ist richtig. Gleichwohl kann eine solche Messbarkeit nicht im Rahmen des LNVP für alle Ziele gewährleistet werden. Beispielsweise stellt sich die Frage der Messbarkeit beim Ziel 4 "kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit". Die hierfür erforderlichen Erhebungen, Auswertungen und Abschätzungen wären nur mit hohem Aufwand zu leisten. Da zudem auch die für den Busverkehr verantwortlichen regionalen Aufgabenträger einen wesentlichen Beitrag für das Erreichen dieses Zieles leisten (müssen), wäre eine umfangreiche Abstimmung mit diesen erforderlich. Dies war im Zuge der Aufstellung des LNVP nicht zu leisten.

Stellungnahme

Trotz allem Verständnis für die Folgen der Corona-Pandemie bemängelt die Stadt Eutin das Ziel 1: 20% mehr Nachfrage gegenüber 2019 und weist damit kritisch auf eine Ambitionsücke hin (vgl. Entwurf zum LNVP, S. 12, Abb.1). Für eine erfolgreiche Verkehrswende sollte ein wesentlich höheres Zielniveau angestrebt werden.

Das Ziel der Nachfragesteigerung sollte sich daran bemessen, was notwendig ist, den Zweck "Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens" zu erreichen (vom Ziel her planen). Der notwendige Steigerungssatz der Bahnnachfrage kann berechnet und als Ziel für die Nachfragesteigerung im LNVP eingesetzt werden.

Erwiderung

Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Der LNVP berücksichtigt aber nur die heute bzw. absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und die daraus finanzierbaren Maßnahmen. In seinem Rahmen ist der LNVP durchaus ambitioniert. Es ist aber richtig, dass für einen erfolgreichen Klimaschutz noch weitaus umfangreichere Angebotsmaßnahmen erforderlich sein dürften.

Stellungnahme

Darüber hinaus sollte eine Abstimmung mit den Zielen anderer Ebenen durchgeführt werden. Auf Bundesebene sind die Verkehrssektorziele zu berücksichtigen, auf Landesebene SH z.B. das EWKG. Auf Kommunal- und Kreisebene kann der LNVP eine Koordination mit örtlichen Aktivitäten zur Steigerung der Bahnnachfrage vorsehen (organisiert im Maßnahmenplan). Die Stadt Eutin bietet sich auch hierzu für eine Pilotprojektpartnerschaft zur Maßnahmenentwicklung mit dem Ziel der Steigerung der Bahnverkehrsnachfrage an.

Erwiderung

Der Abgleich mit Zielen anderer Ebenen erfolgt kontinuierlich. Der LNVP hat allerdings eine Laufzeit bis 2027 mit einem Ausblick auf die Zeit danach. Die Abstimmung mit der Kreis- und Kommunalebene ist Teil des Tagesgeschäftes der Aufgabenträger im SPNV und im Busverkehr. Die Anregung der Stadt Eutin für eine Maßnahmenentwicklung mit dem Ziel der Steigerung der Bahnverkehrsnachfrage wird angenommen. Die NAH.SH wird sich mit der Stadt Eutin in Verbindung setzen.

Stellungnahme

Das Ziel 2 bemisst sich an den Parametern Pünktlichkeit und sehr gute Kundenzufriedenheit. Die Stadt Eutin regt an, die Kennzahl der Verlässlichkeit zu ergänzen (Ausfallrate). Weiterhin sollten die Ziele Sauberkeit und die Verfügbarkeit von Sitzplätzen ergänzt werden. Die Kennzahlen werden in einem Qualitätsmanagementsystem verwendet und regelmäßig überprüft. Der Turnus der Überprüfung kann im LNVP festgeschrieben werden.

Erwiderung

Die NAH.SH monitort im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereits sehr intensiv die Pünktlichkeit, Ausfallraten und Kundenzufriedenheit. Ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) existiert bereits. Die Anregung wird aber zum Anlass genommen, zu überprüfen, ob Ergebnisse des QMS ausführlicher kommuniziert werden sollten.

Stellungnahme

Zum Ziel 5: klimaneutraler SPNV (vgl. Seite 11) weist die Stadt Eutin darauf hin, dass die im Entwurfsplan genannten Klimaschutzziele für Deutschland seit Juni 2021 veraltet sind. Hier sollten die aktuellen Ziele stehen, die wesentlich höher definiert wurden. (Klimaschutzgesetz vom 24.6.2021 19/30949). Von 2020 bis 2030 wird die Entwicklungsgeschwindigkeit fast doppelt so hoch sein müssen als im Planentwurf des LNVP bisher berücksichtigt. (Das Gesamtziel erhöhte sich von 55% auf 65% Reduktion, ausgehend von ca. 40% erreicht in 2020.) Wir empfehlen daher die Maßnahmen des LNVP zu überprüfen und auf die aktuellen Ziele auszurichten. Die Reihenfolge der Ziele sollte zur Übersichtlichkeit der genannten Wichtigkeit entsprechen: 1. Mehr Schienenverkehr, 2. Klimaneutraler SPNV

Die Stadt Eutin begrüßt die klare Zielfestlegung, bis 2030 den gesamten SPNV klimaneutral zu erbringen, empfiehlt jedoch Zwischenziele für die Plandauer bis 2027 festzulegen.

Anhand der Maßnahmen sollte eine Aussage dazu getroffen werden, wieviel der vorgelegte Plan davon bisher ermöglicht. Die Kennzahl Treibhausgasintensität je Pkm könnte hierzu ergänzt werden.

Erwiderung

Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Der LNVP berücksichtigt aber nur die heute bzw. absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und die daraus finanzierbaren Maßnahmen. In seinem Rahmen ist der LNVP durchaus ambitioniert. Dass vor dem Hintergrund der sich immer stärker beschleunigenden Erwärmung der Erdatmosphäre weitere Maßnahmen die Mobilitätswende energischer voranbringen müssen, ist unbestritten. Die Schienen kann hierfür einen wichtigen Beitrag leisten.

Stellungnahme

Zum Ziel 6: Coronakrise überwinden empfiehlt die Stadt Eutin, diesen Absatz nicht den Zielen, sondern beispielsweise der Beschreibung der Ausgangslage zuzuordnen oder hier konkrete Qualitätsziele festzulegen. Der letzte Satz des Absatzes steht im Widerspruch zu Ziel 1. Dort wird 20% Wachstum als Ziel definiert, an dieser Stelle lediglich das Überwinden der Krise.

Erwiderung

Aufgrund der aktuellen dramatischen Auswirkungen der Coronakrise auf den ÖPNV, wurde es als wichtig erachtet, dem Umgang mit der Coronakrise ein eigenes Ziel zu widmen. Da derzeit noch nicht absehbar ist, wie und wann die Coronakrise endet und daher mit dem Ziel einhergehend spezifische Maßnahmen beschrieben worden sind, wird das Ziel weiterhin separat dargestellt.

Stellungnahme

Als weiteres zu ergänzendes Ziel im LNVP schlägt die Stadt Eutin vor, ein Transparenzziel zur öffentlichen Datenbereitstellung aufzunehmen. Viele Kommunen und Kreise benötigen Daten über die Entwicklung der wesentlichen Zielkennzahlen des LNVP, da diese auch die eigenen Ziele und Berichte betreffen. Zum Beispiel benötigt das Klimaschutzmanagement der Stadt Eutin Daten zur Entwicklung des Modal-Mix und der Bahnnutzung am lokalen Bahnhof, um die Erfolge bei der Stärkung des Bahnverkehrs in Klimabilanzen zu berücksichtigen. Daten sind z.B. Fahrgastzahlen, Qualität, CO2 Intensität der Bahnmobilität.

Erwiderung

Die NAH.SH stellt eine Vielzahl von Daten zur Verfügung. Beispielsweise sind unter <https://www.nah.sh/de/karten/interaktive-karten-fuer-schleswig-holstein/> Daten einfach abrufbar. Dies betrifft etwa die lokalen Nutzungszahlen oder die Pünktlichkeit. In Zukunft sollen noch weitere Daten im Rahmen einer Open-Data-Strategie zur Verfügung gestellt werden.

Stellungnahme

Ein besonderes Anliegen der Stadt Eutin ist die Optimierung der Fahrradmitnahme im Schienenverkehr. Zu dem Thema der Fahrradmitnahme möge der LNVP eine grundsätzliche Aussage treffen.

Erwiderung

Hinsichtlich der Bemessung der Fahrradmitnahmekapazitäten ist immer ein Ausgleich zwischen dem Bedürfnis nach bequemer Beförderung von Fahrrädern und dem Bedürfnis nach einer ausreichenden Anzahl von Sitzplätzen zu suchen.

Grundsätzlich ist die NAH.SH jedoch bestrebt, die Beförderung von Fahrrädern zu erleichtern und auch die dafür zur Verfügung gestellten Kapazitäten zukünftig zu erweitern, so wird die Anzahl der Fahrradstellplätze in den neuen Akkutriebzügen, die Eutin zukünftig anbinden werden, erhöht.

Stellungnahme

Nur wenn ein Kunde über Fahrpläne, Nutzungsmodalitäten, Tarife sowie Umstiegsmöglichkeiten informiert ist und in der Lage ist, diese Informationen entsprechend leicht in sein Handeln umzusetzen, wird er dauerhaft öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Entsprechend wichtig ist zudem, dass der Fahrgast über Verspätungen und etwaige Fahralternativen benachrichtigt wird. Die Stadt Eutin hält es daher für sehr wichtig, dass ein DB Servicecenter im Bahnhofsgebäude Eutin auch für die Zukunft vorgehalten wird.

Erwiderung

Die Einschätzung wird geteilt, dass an bedeutenden Haltepunkten wie Eutin auch eine persönliche Beratung von Fahrgästen eine große Bedeutung hat. Aus diesem Grund ist im zukünftigen Verkehrsvertrag Akkunetz Ost bereits die Anforderung enthalten, dass das zukünftige Eisenbahnverkehrsunternehmen, in diesem Fall die OHE, am Bahnhof in Eutin ein NAH.SH Kundenzentrum vorzuhalten hat. Dort sollen Fahrgäste neben Fahrkarten auch alle Informationen rund um den Nahverkehr erhalten.

Stellungnahme

Maßnahmen sollten so priorisiert werden, dass sie am meisten zu den Zielen beitragen. Im LNVP sind Maßnahmen unterschiedlich priorisiert (S.16), ohne dass erläutert wird, nach welchen Kriterien die wirksamsten Maßnahmen mit hoher Priorität versehen wurden. Die Stadt Eutin empfiehlt die Offenlegung der Priorisierung im Plan. Dies ist auch notwendig, um Beteiligung und Akzeptanz auf Faktenbasis zu ermöglichen und dem Gleichbehandlungsgebot gerecht zu werden. Hierbei ist vor allem die Bewertung der voraussichtlichen Wirkung auf Ziel 1: erwartete Nachfragesteigerung wichtig. Im Anschluss daran sollten eine Revision und ggf. Neuordnung der Prioritätensetzung im Plan erfolgen.

Erwiderung

Die priorisierten Maßnahmen zahlen auf unterschiedliche Ziele ein. Neben den verkehrlichen Wirkungen spielt auch das durch den Traktionswandel erreichbare CO₂-Einsparungspotenzial eine große Rolle. Zudem wurden Maßnahmen priorisiert, die eine besondere Bedeutung für die Resilienz des Bahnnetzes haben und damit die Zuverlässigkeit des Systems "Eisenbahn" nachhaltig unterstützen. Die Priorisierung erfolgte unter Zuhilfenahme einer Vielzahl von Kriterien, wurde letztendlich aber im Dialog zwischen Experten und Politik bestimmt. Schließlich liegen für bestimmte Kriterien (etwa Resilienz des Netzes) keine ausreichenden Daten vor. Vor diesem Hintergrund kann auch kein Kriterienkatalog offengelegt werden. Eine Neuordnung der Prioritätensetzung ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme

Der Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck ist zu begrüßen. Eutin bleibt zentraler Bahnhof sowohl auf der beschleunigten Verbindung als auch auf der neuen SBahn Verbindung Lübeck Malente und erhält auf dieser Strecke mindestens einen zusätzlichen Haltepunkt. Der vorgeschlagene Haltepunkt Carl-Maria von Weber Straße bietet Vorteile in Hinsicht auf die Erreichbarkeit der Kreisverwaltung und der Wilhelm-Wisser-Schule, was den Verwaltungs- und Schulstandort Eutin in seiner Bedeutung stärkt. Zusätzlich schlägt die Stadt Eutin vor, einen Haltepunkt am Gewerbegebiet Röntgenstraße vorzusehen. Das Gewerbegebiet hat sich zu einem Arbeitsplatzzentrum entwickelt. Eine Anbindung an den Schienenverkehr wäre für die zukünftige Entwicklung dieses Gebietes von großer Bedeutung.

Die Erschließungsqualität im Schienenverkehr zwischen den Orten Malente-Eutin und zwischen Lübeck-Eutin (jeweils hohe Pendlerbeziehung) erfährt durch diese Maßnahme eine erhebliche Verbesserung. Die Stadt Eutin schlägt vor, die Fortführung der RB Lübeck-Malente bis nach Malente Nord aufzunehmen, um eine deutlich erhöhte Erschließungswirkung zu erreichen und das beachtliche Pendlerpotenzial Richtung Eutin und weiter Richtung Lübeck abzudecken. Zu bemängeln ist, dass diese Ausbaumaßnahme weder priorisiert noch finanziert ist. Der avisierte Zeithorizont nach 2030 erscheint zu lang. Bestreben sollte sein, dass die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel-Lübeck schnellstmöglich umgesetzt wird.

Erwiderung

Der Haltepunkt am Gewerbegebiet wird geprüft. Dafür erfolgt eine Untersuchung des Potentials und der Integrierbarkeit in den vorgesehenen Fahrplan.

Sollte sich an der aktuellen Planungs- und Finanzierungslage etwas ändern, wird der Umsetzungszeitraum angepasst.

Stellungnahme

Die Weiterführung der RB-Linie oder Regio-S-Bahn-Linie über Malente Nord hinaus bis Lütjenburg ist zu prüfen. Auch ein innovatives Fahrzeug- und Betriebsmodell unterhalb der klassischen EBO käme hierfür in Betracht. Eine bedarfsgerechte Reaktivierung der Strecke Malente-Lütjenburg hat insbesondere vor dem Hintergrund des touristischen Potenzials (Anbindung Holsteinische Schweiz Ostsee) Relevanz.

Erwiderung

Die Nachfrageströme von und nach Lütjenburg gehen in Richtung Kiel, Plön und Oldenburg. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell zeigen keine positiven Nutzen dieser Reaktivierung. Aus Sicht der NAH.SH bestehen keine Ansätze für eine Reaktivierung im SPNV.

Stellungnahme

Die Stadt Eutin begrüßt, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Ascheberg-Neumünster im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen RB-Linie von Plön nach Neumünster, die zu einer signifikanten Reduzierung der Fahrtzeiten auch über Neumünster hinausführt, Eingang in die Planung des Landes gefunden hat. Um zusätzliche Pendlerverkehre auf die Schiene zu verlagern, ist diese Maßnahme zu befürworten.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die geplante Reaktivierung der Strecke Ascheberg - Neumünster und die neue RB-Linie auf Zustimmung stoßen.

Stellungnahme

Die Maßnahme "Reaktivierung der Strecke Eutin Neustadt" ist bisher noch nicht vom Land SH untersucht worden und hat demzufolge auch keinen Eingang in den LNVP gefunden. Die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr generell und in ländlichen Regionen speziell verbessern sich derzeit stark. In dem Zusammenhang können und sollten auch Reaktivierungen von Strecken betrachtet werden, die ein entwicklungsfähiges verkehrliches Potenzial aufweisen können. Eine dieser Strecken ist die Verbindung Eutin Neustadt als die aktuell zentralste und nachfragestärkste ÖPNV-Busverbindung im Kreis Ostholstein. Der Schienenverkehr auf der Strecke wurde 1982 stillgelegt und die Strecke ab 1984 bis auf einen kurzen Rest bei Eutin abgebaut. Eine Reaktivierung der Strecke würde aus Sicht der Stadt Eutin ein beachtliches Potenzial an Fahrgästen finden. Die Einleitung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke EutinNeustadt seitens der NAH.SH wäre daher zu begrüßen.

Erwiderung

Eine Reaktivierung Eutin - Neustadt ist aufgrund der fehlenden Widmung der Strecke deutlich anspruchsvoller als bei anderen Strecken. Eine Machbarkeitsstudie ist von deren Finanzierung abhängig. Diese müsste aus der Region erfolgen. Momentan wird eine Reaktivierung dieser Strecke nicht weiterverfolgt.

Stellungnahme

Die Stadt Eutin ist der Auffassung, dass maximale Netzsynergien und somit ein Verkehrswendeimpuls nur dann erreicht werden können, wenn die regionale Schienenverkehrsentwicklung mit den Bausteinen S-Bahn Lübeck, S-Bahn Kiel, RE-Konzept Lübeck-Kiel, RB-Konzept Lübeck-Malente Nord (mit Fortsetzung bis nach Lütjenburg) sowie der Reaktivierungen Ascheberg-Neumünster und Eutin-Neustadt einer Gesamtbetrachtung unterzogen werden. Daraus lässt sich für die nächsten Jahre eine regionale abgestimmte Investitionsstrategie ableiten.

Erwiderung

Die im LNVP dargestellten Projekte zum Ausbau des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein sind modular und meist unabhängig voneinander in Stufen realisierbar. Gleichwohl ist der Hinweis, dass bei Umsetzung aller Vorhaben der maximale Nutzen erreicht wird, sicher zutreffend.

D0118#19

Stellungnahme

Die Stadt Eutin zeigt sich grundsätzlich offen für eine unterstützende Zusammenarbeit mit der NAH.SH gerade in Bezug auf die Entwicklung neuer innovativer Projekte.

Erwiderung

Vielen Dank für das Angebot, enger mit der NAH.SH zusammenzuarbeiten und bei innovativen Projekten eine Partnerschaft einzugehen. Wir wissen das zu schätzen.

Kreis Plön

Gemeinde Stolpe

A0009#1

Stellungnahme

1. Generell leuchtet mir nicht ein, warum ich mit meiner Stellungnahme an den Kreis Plön wenden soll. Dieser hat ja u, U, ganz andere Interessenlagen und betrachtet nicht unbedingt die dringend notwendige Anbindung des Flughafens Hamburg aus Sicht des Kreises Plön.

Unbeschadet dessen werde ich eine Kopie dieser Zeilen Herrn Schmidt als zuständigen Mitarbeiter der Kreisverwaltung zur Verfügung stellen. Mündlich angekündigt ist dies bereits.

Erwiderung

Das Anliegen des Bürgermeisters der Gemeinde Stolpe wurde zwischenzeitlich auch individuell beantwortet.

Stellungnahme

2. Generell ist der Entwurf des Nahverkehrsplans Schleswig-Holstein hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur ausdrücklich zu begrüßen. Es sind hier sehr viele sinnvolle Maßnahmen für die nächsten Jahre enthalten.

Erwiderung

Wird erfreut zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

3. Generell sehe ich es als krasses Versagen, z. B. der Landesplanung, dass offensichtlich die Anbindung des Flughafens in Richtung Norden nicht bei Planungen in den entsprechenden Gebieten Berücksichtigung gefunden haben, z. B. Freihalten von Bebauungen etc., etc..

Nach früheren Diskussionen in anderen Gremien habe ich im Erinnerungsvermögen, dass es zwei Möglichkeiten gibt, entweder über Hasloh oder Norderstedt Mitte.

Erwiderung

Sicher ist in den vergangenen Jahrzehnten dem Ausbau der Schieneninfrastruktur zu wenig Augenmerk gewidmet worden. Im Fall der Nordanbindung des Hamburger Flughafens rächt sich das jetzt in Form von extrem hohen Erstellungskosten für eine Schieneninfrastruktur. In vorherigen Untersuchungen wurden beide Erschließungsmöglichkeiten aus Richtung Norden als zu teuer (es erschien nicht möglich, einen für die Finanzierung erforderlichen Nutzen-Kosten-Indikator >1 zu erreichen) gesehen.

Stellungnahme

4. Die Anbindung des Flughafens in Richtung Norden darf, so auch mein Gespräch mit Anderen nicht nur isoliert ein mögliches Fahrgastaufkommen von Norden in Richtung Flughafen in der Prognose berücksichtigen, sondern muss die Durchfahrt nach Hamburg über die jetzige Schienenanbindung vom Flughafen in Richtung Hamburg mit würdigen.

Erwiderung

Eine neue Infrastruktur mit Flughafenanbindung würde gleichzeitig auch weitere Potenziale erschließen. Es bleibt aber die Frage, ob das ausreicht um bei Nutzen-Kosten-Rechnung über 1 zu kommen (Standardisierte Bewertung, positiver NKI >1 notwendig). Da lassen die bisherigen Untersuchungen wenig Hoffnung zu. Zudem muss berücksichtigt werden, dass eine Weiterführung einer Schienenanbindung aus Norden zum Flughafen in Richtung Süden entweder die S-Bahn-Infrastruktur mit entsprechenden technischen Restriktionen nutzen müsste oder eine separate Infrastruktur errichtet werden müsste.

Stellungnahme

5. Je länger wir warten desto teurer wird eine entsprechende Maßnahme und es müsste auch alternativ zum "Trog" bzw. "Tunnel" auch eine "Hochbahnanbindung" als entsprechende Streckenführung wie in Hamburg z. B. im Bereich des Rödlingsmarktes mit in Erwägung gezogen werden.

Ohnehin soll ja von Norderstedt bzw. bis Kaltenkirchen in Richtung Norden ein adäquater Ausbau zumindest bis nach Neumünster erfolgen; dies macht alles Sinn und sollte mit Volldampf angegangen werden.

Erwiderung

Wie ein möglicher Ausbau gestaltet werden kann, muss durch die Stadt Hamburg geklärt werden. Hochbahnanbindungen sind aufgrund von Schallschutzerwägungen in der Regel nicht umsetzbar.

Stellungnahme

6. Die Hinweisgebung, dass der Flughafen mit dem PKW besser erreichbar ist und der Verweis auf Kielius halte ich persönlich für nicht zielführend; in dieser Logik können wir ja auch andere Schienenausbauten vernachlässigen.

Erwiderung

Gemeint ist die Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur durch den ÖPNV. So könnten durch bessere Busanbindungen an den Flughafen und die nördlichen Stadtgebiete Hamburgs aus dem näheren und weiteren Umland in Schleswig-Holstein bereits kurz- bis mittelfristig Verbesserungen hergestellt werden. Hier besteht aus unserer Sicht noch ein großes, möglicherweise schnell mobilisierbares Potenzial.

A0009#7

Stellungnahme

7. Im Übrigen gebe ich diese Hinweise nicht nur als interessierter Bürgermeister der Gemeinde Stolpe und stellvertretender Amtsvorsteher des Amtes Bokhorst-Wankendorf ab, sondern auch zugleich als Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Plön, da auch unsere Region ein Interesse hat, dass die Anbindung schienenseitig zum Flughafen Hamburg eine deutliche Verbesserung erfährt.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen.

A0025

A0025#1

Stellungnahme

5.1.1 Infrastruktur und Stationen (S.23ff.) i.V.m. 2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste (S. 10)

Der Kreis Plön begrüßt, dass auf Basis der Analyse von Störungsursachen eine Reihe an Maßnahmen eingeleitet werden sollen, die einen möglichst störungsfreien Betrieb im SPNV ermöglichen sollen. Aus Sicht des Kreises Plön stehen dabei die Unwetterprävention sowie der Aufbau von Kapazitätsreserven der Infrastruktur im Vordergrund.

Dazu ist eine Planungsbeschleunigung zwingend erforderlich, die jedoch nicht nur den reinen Planungsprozess umfassen darf. Vielmehr müssen sämtliche Prozessbeteiligte mit ausreichenden Kapazitäten für eine reibungslose Umsetzung ausgestattet sein. Das betrifft insbesondere die derzeit unzureichende personelle Ausstattung des APV (Amt für Planfeststellung Verkehr), die an vielen Stellen im Land Projektumsetzungen stark verzögert.

Erwiderung

Die in der Stellungnahme angemerken Sachverhalte werden ähnlich gesehen. Für das APV wurden bereits zusätzliche Stellen geschaffen.

Stellungnahme

3) Angebotsausweitungen rund um Kiel (S. 34)

Der Kreis Plön begrüßt den Ausbau des Streckenabschnitts Kiel-Preetz und die vorgesehene Einführung der RB 87 mit den drei neuen Haltepunkten. Auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen mit Verzögerungen bei der Umsetzung von Bahnprojekten im Kreis Plön, erwartet der Kreis Plön, dass der angegebene Termin der Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen und Stationsneubauten sowie der Betriebsaufnahme diesmal tatsächlich eingehalten wird. Landesseitig beeinflussbare Faktoren für die bisherigen Verzögerungen, wie die bislang unzureichende Kapazität des APV oder die anfangs mangelhafte Einbindung der Betroffenen, dürfen für den weiteren Prozess keine weiteren Hemmnisse sein.

Perspektivisch ist die Einrichtung eines Bahnhofes „Preetz Süd“ im Bereich der Schulstandorte am Ihlsohl und die Verlängerung der RB 87 bis dorthin bzw. gegebenenfalls wie im OdeS-Gutachten angedacht darüber hinaus bis Plön zu prüfen.

Bei den Anpassungsmaßnahmen am bestehenden Bahnhof Preetz ist für zukünftige Weiterentwicklung die Möglichkeit von fernverkehrstauglichen Bahnsteiglängen (>210m) planerisch zu berücksichtigen (Erläuterung: siehe Punkt 5.2.2-6))

Erwiderung

Auch die NAH.SH hofft, dass der kommunizierte Inbetriebnahmetermin Ende 2024 für den Ausbau Kiel - Preetz gehalten werden kann. Zumindest Ende 2022 soll bereits der Halt Preetz Krankenhaus in Betrieb gehen.

Eine Verlängerung der RB 87 nach Plön ist derzeit nicht angedacht, da in Preetz ein optimaler Umstieg zum RE 83 mit halbstündlichen Halt in Preetz Süd und Ascheberg realisiert werden kann. Eine Verlängerung würde daher zu einem Überangebot führen.

Eine Bahnsteiglänge von 210 m kann heute und auch zukünftig zumindest an Gleis 2 realisiert werden.

Stellungnahme

7) Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel Schönberger Strand (S. 38) i.V.m. 5.3.1 Neue Stationen (S. 72)

Der Kreis Plön dringt seit längerer Zeit auf eine zügige Reaktivierung der Gesamtstrecke bis Schönberger Strand. Das Bekenntnis des Landes zur Fortführung des Projektes wird daher als positiv betrachtet, gleichwohl sollten insbesondere auf Grund der bisherigen Verzögerungen, die vielfältige Gründe hatten, keine erneuten Veränderungen am Zeitplan der Projektumsetzung eintreten. Insbesondere durch das Land beeinflussbare Faktoren dürfen kein weiteres Hindernis darstellen.

Erwiderung

Der Wunsch ist nachvollziehbar und wird zur Kenntnis genommen. Die NAH.SH hat ebenfalls ein hohes Interesse daran, dieses Projekt zeitnah umzusetzen.

Stellungnahme

12) Bahnhof Altona Nord und Korridor Elmshorn - Hamburg (S. 42) i.V.m. 5.2.1 Maßnahmen bis 2026 (S. 31) und Deutschlandtakt (S. 71)

Der SPNV in ganz Schleswig-Holstein und somit auch im Kreis Plön ist abhängig von der Funktionsfähigkeit des Knotens Hamburg. In der Bestandsaufnahme zu den derzeitigen Schwachpunkten und Hemmnissen für eine Ausweitung von Frequenzen und Kapazitäten wird an unterschiedlichen Stellen auf die Überlastung der Bahnanlagen im Großraum Hamburg hingewiesen, die derzeit sehr störungsanfällig sind und weder größere Zuglängen noch mehr Zugfahrten zulassen. Die Maßnahmen des LNVP-Entwurfs sollen eine 20%ige Erhöhung der Fahrgastzahlen gegenüber 2019 ermöglichen, politisch wird jedoch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 2019 (+100%) angestrebt.

Sämtliche Änderungs- und Erweiterungsmaßnahmen an der Infrastruktur sollten daher so ausgelegt werden, dass die politisch gewünschte Leistungsausweitung umsetzbar ist oder zumindest, dass bereits beim Bau zukünftige Erweiterungen, die zu deren Realisierung erforderlich sein werden, in der Planung und Ausführung Berücksichtigung finden. Das betrifft auf Grund des Projektstandes zeitlich zuerst die Planung für den Bau des neuen Bahnhofs "Altona Nord" in Hamburg.

Erwiderung

Es ist zutreffend, dass zukünftige zukünftige Entwicklungen und Bauvorhaben bereits großzügig berücksichtigt werden sollten. Bei dem Projekt des neuen Bahnhof Hamburg-Altona Nord hat sich die NAH.SH eingebracht. Die Zukunftsfähigkeit des Projektes wurde in den vergangenen Jahren optimiert.

Stellungnahme

6) Ausbau Kiel-Lübeck (S. 54) i.V.m. 7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP (S. 124) und Deutschlandtakt (S. 71)

Der Ausbau der Strecke ist für die erfolgreiche Einführung des Deutschlandtakts in Schleswig-Holstein erforderlich. Die verzögerte Umsetzung des Streckenausbaus, die zum Teil auch durch die anfangs mangelhafte Einbindung der betroffenen Gebietskörperschaften und Kommunen landesseitig zu verantworten ist, ist bedauerlich. Positiv ist aus jetziger Sicht aber eindeutig das Ergebnis, dass durch den Erhalt der Begegnungspunkte Preetz, Plön und Eutin weiterhin eine optimale Verknüpfung zu den Stadt- und Regionalbuslinien ermöglicht. Dieses Ergebnis trägt durch die Beibehaltung der regionalen Taktknoten zu einer deutlichen Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV bei und unterstützt die im aktuellen LNVP-Entwurf genannten Ziele der stärkeren Flächenerschließung wesentlich besser, als die ursprüngliche Planung.

Zur Verbesserung der in 1.2 (S. 7) genannten Möglichkeiten für bestehende und neue Direktverbindungen sind bei dem weiteren Streckenausbau einige Punkte für den Kreis Plön relevant. Dazu gehört die Gestaltung des Spurplans im Knoten Lübeck im Zuge der Anpassungen für die feste Fehmarnbeltquerung und den Deutschlandtakt mit dem Ziel der Beibehaltung und des Ausbaus durchgehender RE-Verbindungen. Neben der zwingend erforderlichen Beibehaltung der durchgehenden RE-Verbindung Kiel - Lübeck - Lüneburg, die für den Kreis Plön direkte Anschlüsse nach Berlin (in Büchen) und Süddeutschland (in Lüneburg) herstellt, ist dabei zukünftig auch eine Verlängerung der derzeit in Lübeck endenden Züge nach Osten (Schwerin, Rostock, Stettin) zur Einrichtung neuer Direktverbindungen von Interesse.

Grundsätzlich ist die Elektrifizierung der Strecke mittels Fahrdrabt vorzusehen, damit wieder länger laufende Direktverbindungen (bis in die 1990er Jahre gab es direkte Züge u.a. nach Berlin und Köln) ermöglicht werden. Insbesondere für die Verlagerung touristischer Anreisen auf den öffentlichen Verkehr, bei der laut TVSH das Land Schleswig-Holstein insgesamt und dabei insbesondere die Ostseeküste deutliche Defizite aufweist, aber auch für Geschäftsreisen können somit Anreize entstehen. Dazu ist dann auch die fernverkehrstaugliche Gestaltung der RE-Halte mit den erforderlichen Bahnsteiglängen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist die Erhöhung der Resilienz der Infrastruktur durch die im generellen Teil des LNVP-Entwurfs genannten Maßnahmen wie Weichengeschwindigkeiten und 2-gleisige Abschnitte zu berücksichtigen.

Die Finanzierung der Maßnahme inkl. Elektrifizierung ist für eine Umsetzung bis spätestens 2030 sicherzustellen.

Erwiderung

Die Verzögerungen bei der Umsetzung des Ausbaus zwischen Kiel und Lübeck sind durch Verzögerungen durch die DB Netz, sowie den Genehmigungsbehörden EBA und APV zu verantworten.

Eine dauerhafte Durchbindung der Züge Kiel - Lübeck nach Büchen und Lüneburg ist auch aus Sicht der NAH.SH wünschenswert. Deren Umsetzbarkeit hängt aber von den infrastrukturellen Voraussetzungen im Knoten Lübeck ab.

Die Durchbindung einer Linie Kiel - Lübeck nach Mecklenburg-Vorpommern ist im Deutschlandtakt möglich. Die Umsetzung hängt aber in erster Linie von den Planungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern ab.

Planungen für Fernzüge zwischen Lübeck und Kiel sind der NAH.SH nicht bekannt und würden einen über die bisher vorgesehenen Infrastrukturausbauten hinausgehenden Umfang an Zweigleisigkeiten erfordern.

Stellungnahme

8) S-Bahn Kiel (S. 57)

Der Kreis Plön begrüßt die Stärkung des SPNV im Großraum Kiel durch Aufbau eines S-Bahn-Systems mit enger und verlässlicher Taktung.

Der Ausbau sollte sich an den Vorschlägen des OdeS-Gutachtens orientieren, in dem die Grundideen aus den Entwürfen zum Deutschlandtakt weiterentwickelt wurden, da bei unzureichender Vorbereitung der Infrastruktur mit einer erhöhten Störanfälligkeit im Betrieb zu rechnen ist. Zudem sollte auch die Strecke Kiel - Schönberger Strand Berücksichtigung finden. Daneben ist die Einrichtung eines Bahnhofs "Preetz Süd" im Bereich der Schulstandorte am Ihlsohl wünschenswert und eine Verlängerung nach Plön wie im OdeS-Gutachten angedacht vorzusehen. Weitere Stationen z.B. in den Ortsteilen Reuterkoppel/Vogelsang sowie Weinbergsiedlung von Schwentinental und in Kiel Wellingdorf sind zu prüfen.

Grundsätzlich ist bei den Planungen eine enge Abstimmung mit den Gebietskörperschaften und Kommunen erforderlich. Insbesondere ist ein enger Kontakt mit der Landeshauptstadt Kiel zu halten, die ihrerseits aktuell am Aufbau eines hochwertigen ÖPNV-Systems (Stadtbahn oder BRT) arbeitet, um Netzeffekte nutzbar zu machen und Synergien für die ganze Region zu heben.

Die Finanzierung der Maßnahme ist für eine Umsetzung bis spätestens 2030 sicherzustellen. Die Umsetzung sollte gemeinsam mit dem Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck erfolgen, um Synergien zu nutzen und die baubedingten Betriebseinschränkungen zu minimieren.

Erwiderung

Der Ausbau orientiert sich am DeutschlandTakt, wurde jedoch im Rahmen des LNVP so weiterentwickelt, dass der Umfang des notwendigen Ausbaus reduziert werden kann und dennoch zusätzliche Verkehrsstationen realisiert werden können. In Richtung Schönberger Strand wird im Rahmen der S-Bahn Kiel ein Halbstundentakt vorgesehen. Die Fahrzeit nach Schönberger Strand wird rund 30 Minuten betragen. Die zusätzlichen Stationen in Wellingdorf, Weinbergsiedlung und Reuterkoppel sind von der Nachfrage und der fahrplantechnischen Machbarkeit abhängig. Diese Prüfung kann durch die NAH.SH vorgenommen werden. An einem schrittweisen Streckenausbau wird gearbeitet, die genaue Umsetzung ist jedoch auch von der Finanzierung und Planungsverfahren abhängig.

Mit der LH Kiel und auch der Fördekooperation, ebenso wie mit dem Kreis Plön erfolgt ein enger Austausch bezüglich der Planungen und Zusammenhänge mit dem hochwertigen ÖPNV-System.

Bezüglich des Zeitrahmens können keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Er ist abhängig von den finanziellen Rahmenbedingungen.

Stellungnahme

12) Reaktivierung Neumünster - Ascheberg (S. 63)

Der Kreis Plön begrüßt, dass die vom Kreis geforderte Reaktivierung der Bahnstrecke Ascheberg - Neumünster im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen RB-Linie von Plön nach Neumünster, die zu einer signifikanten Reduzierung der Fahrtzeiten auch über Neumünster hinaus führt, Eingang in die Planung des Landes gefunden hat.

Im Zusammenhang mit den aktuellen Diskussionen um die Erhöhung des Finanzrahmens für den ÖPNV (z.B. Regionalisierungsmittel), ist es realistisch davon auszugehen, dass relativ zeitnah die Finanzierung der Maßnahme sichergestellt werden kann. Das Land Schleswig-Holstein wird aufgefordert, Sorge dafür zu tragen, dass bei Verfügbarkeit der finanziellen Mittel eine schnelle Umsetzung technisch möglich ist. Dafür sind die ausreichende Ausstattung von Landesinstitutionen sowie die Einflussnahme auf externe Akteure zur Bereitstellung der nötigen Kapazitäten vorzusehen. Inhaltlich ist die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes in Bokhorst zu prüfen.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Die Realisierung der beabsichtigten Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke zwischen Neumünster und Ascheberg wird bedingt durch die begrenzten Planungskapazitäten und der bislang nicht sichergestellten Finanzierung. Eine Umsetzung ist daher aktuell nicht belastbar zu terminieren. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern, wird die NAH.SH das Projekt mit dem gebotenen Nachdruck vorantreiben. Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte steht unter dem Vorbehalt der fahrplantechnischen Realisierbarkeit und des Fahrgastpotentials. Beides wird im Rahmen der weiteren planerischen Konkretisierung vertieft untersucht werden.

Stellungnahme

16) SPNV-Anbindung an den Hamburger Flughafen (S. 68)

Der Kreis Plön begrüßt die Überlegung, eine SPNV-Anbindung des Hamburger Flughafens zu prüfen und somit perspektivisch die Chance einer schnelleren Verbindung zu bieten. Unabhängig von bisherigen Untersuchungen, sollten entsprechende Planungen daher, insbesondere auch vor dem Hintergrund des bereits heute überlasteten Knoten Hamburgs sowie dessen Zulaufstrecken, eine zukünftige (ggf. spätere) direkte Anbindung der nördlichen Landesteile zulassen.

Erwiderung

Danke für Ihre Anmerkung, die genannten Ziele sollen bei der Überprüfung der Flughafenanbindung verfolgt werden.

Stellungnahme

NN) Konzept für die Strecke Malente Lütjenburg i.V.m 5.3.6 Antriebswende (S. 102ff.)

Seitens des Kreises Plön und der betroffenen Kommunen besteht der Wunsch, Klarheit über mögliche zukünftige Nutzungsperspektiven für die Bahnstrecke Malente Lütjenburg zu erlangen. In der Region wurden z.T. unter Einbeziehung wissenschaftlicher Institutionen verschiedene Ansätze von einer regulären Reaktivierung für den SPNV bis hin zu einer Nutzung als Teststrecke für innovative Fahrzeuge und Sicherungsanlagen diskutiert. Die NAH.SH hat ausgehend von den Interessenbekundungen aus der Region ein Gutachten in Aussicht gestellt, das Grundlage für die Entwicklungsperspektiven der genannten Strecke sein kann. Dieses sollte zeitnah erstellt werden. Grundsätzlich geht der Kreis Plön davon aus, dass die geplante Regionalbahnlinie Lübeck Malente im Bahnhof Malente-Gremsmühlen den „Lütjenburger Bahnsteig“ nördlich des Empfangsgebäudes nutzen wird und somit wieder Zugfahrten aus dem ehemaligen Gleis 7 Richtung Eutin ermöglicht werden.

Erwiderung

Im Rahmen der im LNVP skizzierten Vorhaben "Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck, Stufe 2 b" und "S-Bahn Lübeck" würde Bad Malente mit zwei schnellen RE-Fahrten und zusätzlich einer RB-Fahrt je Stunde an Lübeck angebunden. Die RB-Leistung könnte bis Malente Nord durchgebunden werden. Eine darüber hinausgehende Nutzung der stillgelegten Strecke zwischen Malente und Lütjenburg für Zwecke des SPNV ist bisher nicht absehbar und eine weitergehende Untersuchung daher nicht geplant.

Stellungnahme

4) Bahnhofsumfelder werden zu Mobilitätsstationen (S. 76) i.V.m. 5.3.4 Mobilität neben Bus und Bahn (S. 89ff.)

Der beschriebene Ansatz ist die Fortsetzung und Erweiterung der bisherigen Strategie des Landes und deckt sich mit dem strategischen Vorgehen der KielRegion und des Kreises Plön zur Stärkung der Intermodalität.

Da eine Fahrradmitnahme in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV insbesondere in den Hauptverkehrszeiten schwierig zu realisieren ist, engagieren sich die KielRegion, die zugehörigen Gebietskörperschaften und etliche zugehörige Kommunen beim Aufbau des regionalen BikeSharingSystems „Sprottenflotte“. Damit wird es u.a. ÖPNV/SPNV-Kunden ermöglicht, die sogenannte „letzte Meile“ ohne eigenes Fahrrad zurückzulegen. In den Niederlanden wird an vielen Bahnhöfen das „OVFiets“-BikeSharing-System zur Verfügung gestellt, eine ähnliche Lösung unter Nutzung bestehender Systeme sollte für Schleswig-Holstein geprüft werden.

Erwiderung

Die NAH.SH begrüßt den Aufbau des regionalen BikeSharing-Systems "Sprottenflotte". Die NAH.SH prüft die Einrichtung eines vergleichbaren Systems an Bahnhöfen in Schleswig-Holstein. Zurzeit sind Bikesharing-Systeme aus den der NAH.SH zur Verfügung stehenden Landesmitteln leider nicht finanzierbar.

A0025#11

Stellungnahme

5.3.2 Barrierefreiheit (S. 78ff.) i.V.m. 2.3 Ziel 3: 100% der Stationen Barrierefrei (S. 10) Der Kreis Plön begrüßt den Ausbau der Barrierefreiheit an Stationen und bei der Fahrzeugflotte.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Stellungnahme

5.3.3 Landesbuslinien (S. 86ff.) i.V.m. 2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit Der Kreis Plön baut seit längerem kontinuierlich das ÖPNV-Angebot im Kreis aus. Neben der Flächenerschließung durch das Bedarfsverkehrssystem ALFA (Anruf-Linien-Fahrten) gehört dazu auch die Stärkung der Verkehre auf den Hauptachsen durch Vertaktung und Beschleunigung. Für die erfolgreiche Umsetzung von Angebotsmaßnahmen im ÖPNV haben sich ein koordiniertes Vorgehen und eine enge Zusammenarbeit mit den Stakeholdern vor Ort als essentiell erwiesen. Da die Gebietskörperschaften prädestiniert sind, diese Anforderungen zu erfüllen, begrüßt der Kreis Plön das Bekenntnis des Landes, die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV bei den Gebietskörperschaften zu belassen.

Der Wunsch des Landes nach einer Vereinheitlichung von Angebots- und Qualitätsstandards auf den Hauptachsen des ÖPNV sind grundsätzlich nachvollziehbar. Sollten diese jedoch über die definierten Anforderungen der ÖPNV-Aufgabenträger hinausgehen, so wird die Beschränkung auf deren Koordination nicht ausreichend sein, da die entsprechende Finanzierungsgrundlage fehlt. Neben dem Kreis Plön haben in den letzten Jahren viele andere ÖPNV-Aufgabenträger im Land mit erheblichem Mitteleinsatz ihr Angebot ausgebaut. Wenn nun darüber hinausgehende Standards gewünscht werden, so müssen die dadurch zusätzlich nötig werdenden Mittel durch das Land bereitgestellt werden. Für den Kreis Plön werden in diesem Zusammenhang die Verbindungen Kiel - Lütjenburg - Oldenburg/H. sowie Neumünster - Plön genannt. Die Verbindungen Lütjenburg - Plön sowie Kiel - Wankendorf - Bad Segeberg sollten hier ebenfalls Erwähnung finden. Die Vermarktung hochwertiger Angebote mit Hilfe einer Premiummarke wie "PlusBus" ist dabei sinnvoll.

Hinsichtlich der grundsätzlich berechtigten Forderung zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen an den aufgeführten starken Achsen, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei Bereitstellung einer großzügigen Förderung der nötige Eigenanteil gerade kleinere Gemeinden überfordert und somit ohne eine Vollfinanzierung aus Landesmitteln nicht mit einem zeitnahem Ausbau sämtlicher betroffener Haltestellen zu rechnen ist.

Erwiderung

Die dargestellten Standards sind als Zielmarke zu verstehen. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

Die Aufnahme der Verbindungen Plön - Lütjenburg und Kiel - Bad Segeberg kann nicht erfolgen, da diese Verbindungen nicht die zuvor skizzierten Bedingungen hinsichtlich des zentralörtlichen Systems erfüllen bzw. im letzten Fall eine bestehende schnellere Bahnverbindung zwischen beiden Orten existiert, die mit dem im LNVP skizzierten Ausbau der Strecke und Einführung eines RE Kiel-Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe - Hamburg zukünftig zudem weiter gestärkt werden soll.

Die maximale Fördersumme des Landes für den Haltestellenausbau liegt bei 75%, Zusammen mit den den Kreisen im Rahmen der Kommunalisierungsmitteln zugewiesenen GVFG Mitteln lässt sich der Eigenanteil der Gemeinden minimieren.

Stellungnahme

5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation (S. 92ff.)

Der Kreis Plön begrüßt, dass das Land stärkeren Gestaltungswillen bei Tarifbelangen zeigt und somit die Chance besteht, dass die Interessen aller SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger des Landes besser vertreten werden können.

Der SH-Tarif bietet bereits heute durch den Gültigkeitsbereich in Schleswig-Holstein und Hamburg für den größten Teil der nachgefragten SPNV/ÖPNV-Verbindungen aus dem Kreis Plön ein passendes Angebot. Gleichwohl ist eine Weiterentwicklung des Tarifs unumgänglich, da die derzeitige Produktpalette absehbar nicht mehr den Anforderungen der Fahrgäste entspricht. Erste Schritte wurden bereits durch die Einführung von Semester- und Jobticket getätigt. Das gemeinsame Engagement des Landes und des Kreises Plön für die Einführung des umlagefinanzierten Touristentickets „unbeschwert unterwegs“ führt hoffentlich kurzfristig zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung. Ein E-Ticket/Handy-Ticket in Form des avisierten CiBo-Systems (Check-in/Beout) ist schnellstmöglich einzuführen.

Zukünftig werden aber auch neue Lösungen z.B. für neue Arbeitsmodelle mit verstärktem HomeOffice-Anteil nötig sein. Zudem muss die Nutzbarkeit durch stärkere Flexibilisierung erhöht werden. So sind beispielsweise die geplanten drei möglichen RE-Routen von Kiel nach Hamburg (inkl. Norderstedt), mit der Verbindung über Lübeck sind es sogar vier, eine auch für den Kreis Plön interessante Weiterentwicklung des Angebots, bei der sich aber der Zeitkartennutzer in der bisherigen Tarifsystematik für eine Route dauerhaft entscheiden muss, während der PKW-Nutzer situativ frei entscheiden kann, ob er die BAB 1, BAB 7 oder nachrangige Straßen nutzt.

Zudem ist für die Attraktivierung intermodalen Verhaltens nicht nur die Bereitstellung der ergänzenden Angebote wie z.B. Car- oder BikeSharing erforderlich sondern auch deren tarifliche Integration, so dass mit einer Buchung die gesamte Reisekette umfasst wird. Dazu gehört selbstverständlich auch die gemeinsame Beauskunftung sämtlicher Angebote auf einer Plattform.

Erwiderung

Wir freuen uns, gemeinsam mit dem Kreis Plön, den übrigen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen den Schleswig-Holstein-Tarif für Bus und Bahn weiterzuentwickeln. Hierfür haben wir den Tarifentwicklungsplan auf dem Weg gebracht, in dessen Prozess alle Aufgabenträger eingeladen sind, ihre (regionalen) Bedürfnisse einzubringen, um eine gemeinsame Tarifstrategie für das gesamte Land zu entwickeln.

Im Schleswig-Holstein-Tarif haben wir mit dem Jobticket ein Tarifangebot geschaffen, das so günstig ist, dass es auch für viele Angestellte im Home Office attraktiv ist. Auf der Strecke Kiel - Preetz lohnt sich ein Jobticket (Rabattstufe II) schon ab sechs Fahrten im Monat - also auch dann, wenn man meistens von zuhause arbeitet. Weitergehende Angebote prüfen wir im Rahmen des in Kürze bevorstehenden Prozesses zum Tarifentwicklungsplan.

Im Schleswig-Holstein-Tarif verzichten wir darauf, dass Kunden Zonen oder Ringe zählen müssen. Stattdessen geben wir die Fahrkarten für die jeweilige Strecke aus, auf der der Fahrgast unterwegs ist. Fahrgäste dürfen aber natürlich auch einen anderen Weg als den auf der Fahrkarte angegebenen nutzen, wenn dieser nicht teurer ist.

Stellungnahme

5.3.6 Antriebswende

Betriebsaufnahme BEMU (S. 102f.) i.V.m. Klimaneutrale Energie (S. 104) und Vollständige Elektrifizierung der Schienenstrecken (S. 105)

Der zukünftige Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge unter Nutzung regenerativer Energien auf den Strecken, die den Kreis Plön berühren, entspricht dem ausdrücklichen Wunsch des Kreises und ist somit positiv zu bewerten.

Diesem ersten Schritt zur Antriebswende sollte schnellstmöglich die Elektrifizierung der stark belasteten Strecken (s.o.) mittels Oberleitung folgen. Da bereits heute in der Hauptverkehrszeit Fahrten auf der Strecke Kiel - Lübeck so stark genutzt werden, dass selbst Züge aus drei 40m Triebwagen nicht die erforderliche Kapazität bereitstellen, ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der angestrebten Steigerung der Fahrgastzahlen die Beschaffung von Einheiten mit größerer Kapazität anzustreben. Für die planmäßige Betriebsaufnahme der neuen Fahrzeuge im Jahr 2022 ist die rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen Wartungsinfrastruktur sowie die Fertigstellung der zu deren Anbindung erforderlichen Strecke Rendsburg Rendsburg Seemühlen zu gewährleisten.

Alternative Antriebe im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) (S. 106)

Die Feststellung, dass u.a. durch die Clean-Vehicles-Directive der EU (CVD) Impulse für die Antriebswende im Busverkehr gesetzt werden, ist korrekt. Ebenso trifft die Analyse zu, dass für die Umstellung hohe Investitionskosten zu bewältigen sind, die sich gerade im Infrastrukturbereich bestenfalls teilweise durch Skaleneffekte zukünftig reduzieren lassen. Da der größte Teil der betroffenen Aufgabenträger im Land mit erheblichen Eigenmitteln ihr Busangebot ausgeweitet haben, ist für die durch die Antriebswende zusätzlichen Aufwendungen, die keinen direkten Erschließungsnutzen im Sinne der Daseinsvorsorge bieten, weitere finanzielle Unterstützung erforderlich.

Der Kreis Plön wird in Kürze die ersten vollelektrischen Busse im Regionalverkehr in Betrieb nehmen und hat für die nächsten Jahre die Entscheidung für batterieelektrische Busse auf Basis eines im Vorfeld erstellten Gutachtens getroffen. Dabei wurde die Erkenntnis gewonnen, dass die wirtschaftliche und betriebliche Tragfähigkeit unterschiedlicher Lösungsansätze stark von den lokalen Rahmenbedingungen abhängig ist. Eine landesweit einheitliche technische Lösung ist vor diesem Hintergrund kritisch zu sehen.

Erwiderung

Grundsätzlich wird die Annahme geteilt, dass die Strecke Kiel - Lübeck in absehbarer Zeit vollständig elektrifiziert werden sollte. Die Einführung der BEMU-Fahrzeuge wird hierbei ein wichtiger betrieblicher Zwischenschritt sein, der je nach Voranschreiten von Finanzierungsprogrammen zur weiteren Elektrifizierung und langsamen Fortschritten bei Planungsprozessen auch über einen längeren Zeitraum andauern könnte. Durch weitere Angebotsverbesserungen (Preetz-Pendel, Regionalbahn von Lübeck nach Eutin/Malente, S-Bahn-Systeme in Lübeck und Kiel) werden die Kapazitäten aber unabhängig von einer Elektrifizierung in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden können.

Die rechtzeitige Bereitstellung der Wartungsinfrastruktur wird selbstverständlich angestrebt. Alle entsprechenden Prozesse sind angeschoben.

Der LNVP spricht von einer landesweiten Interoperabilität, nicht von landesweit einheitlichen technischen Lösungen. Selbstverständlich sind auch regionale Gunstlösungen anzustreben. Diese sind aber möglichst unternehmensübergreifend, und interoperabel zur Verfügung zu stellen.

A0025#16

Stellungnahme

6.3 Verträge und Vergabe SPNV (S. 113ff.) i.V.m. 7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP (S. 122ff.)

Bei der Vorbereitung von Vergaben ist zukünftig eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorzusehen, um unnötige Konflikte und Verzögerungen bei der Umsetzung zu vermeiden. Das betrifft vordringlich die Konzeption des Betriebsprogramms, wie sich an den ursprünglichen Planungen zum Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck eindrucksvoll gezeigt hat, die nur bedingt auf die Bedürfnisse der anliegenden Gebietskörperschaften und Kommunen Rücksicht genommen hat. Zudem ist aber auch die damit einhergehende Gestaltung und Dimensionierung damit einhergehender Infrastrukturanpassungen abzustimmen.

Eine Beschränkung auf die ausschließliche Information über landesseitig geplante Maßnahmen ist dabei, wie die Erfahrung gezeigt hat, ausdrücklich nicht ausreichend.

Erwiderung

Im Rahmen der Vorbereitung von Vergabeverfahren führt die NAH.SH eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Kreisen und kreisfreien Städten durch.

Amt Schrevenborn

A0026#1

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Amt Schrevenborn bedankt sich für die Einbindung im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP 2022 2027) und schließt sich den Stellungnahmen der Fördekooperation und des Kreises Plön inhaltlich ausdrücklich an:

Attraktive, zeitlich greifbare Angebote vorzustellen ist auch nach hiesiger Bewertung der Schlüssel um möglichst viele Nutzer*innen für einen Umstieg zu motivieren. Die strikte Einhaltung bzw. bestenfalls Verkürzung der im LNVP angegebenen Zeithorizonte der vorgeschlagenen Maßnahmen ist daher unabdingbar. Darüber hinaus sollte stets eine Realisierung in Teilprojekten bzw. die kurzfristige Realisierung von Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV geprüft und bei überschaubaren Aufwänden trotz bestehender Zusammenhänge zu geplanten Projekten ggf. auch vorzeitig umgesetzt werden. Hierdurch könnten punktuell bereits merkliche Entlastungen und Verbesserungen für die betroffenen Bereiche entstehen, die ansonsten aufgrund gesamtstrategischer Belange oder Schwierigkeiten, die nicht in ihrem Bereich liegen, deutlich länger auf eine Realisierung warten müssten.

Weiterhin muss der Zusammenhang zwischen einerseits der über die Regionalplanung des Landes und die Bauleitplanung der Gemeinden geplanten Siedlungsentwicklung und andererseits der Verkehrsplanung einen wichtigen Rang einnehmen. Dies ist ein erfolgskritischer Faktor, fehlt im vorliegenden Entwurf des LNVP aber in Gänze. Es besteht Siedlungsdruck in der Region sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe. Nur mit Standorten mit einem entweder schon vorhandenen oder geplanten guten ÖPNV-Angebot kann eine nachhaltige Mobilität erreicht werden, so dass die neuen Bewohner*innen oder die neuen Arbeitenden mit dem Umweltverbund unterwegs sein können. Deshalb ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Regionalplanung und Nahverkehrsplanung unter Einbezug der Gebietskörperschaften bzw. Aufgabenträger notwendig. Hier besteht umfassender Überprüfungsbedarf für den vorliegenden Entwurf.

Erwiderung

Selbstverständlich ist es dringend notwendig, dass Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur schneller und verlässlich umgesetzt werden. Leider wurden weder beim Vorhaben "Reaktivierung Hein - Schönberg" noch

beim zweiten Bauabschnitt des Ausbaus der Strecke Kiel - Lübeck die kommunizierten Zeitrahmen eingehalten. Maßnahmen der Planungsvereinfachung, die aktuell beschlossen wurden und die bessere personelle Ausstattung der Genehmigungsbehörden, lassen nun aber auf schnelle Prozesse hoffen.

Die Verknüpfung von Orts- und Stadtplanung mit der Verkehrsinfrastruktur ist in erster Linie ein Thema der jeweiligen Gebietskörperschaften, die die städtebaulichen Entwicklungen direkt steuern können. Die NAH.SH ist in regelmäßigem Austausch mit der Landesplanung. Selbstverständlich besteht ein Interesse an einer vorrangig am öffentlichen Verkehr orientierten Siedlungsentwicklung.

Stellungnahme

Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel Schönberger Strand (S. 38) i.V.m. 5.3.1 Neue Stationen (S. 72)

Unterschiedlich motivierte Individualverkehre belasten das Straßennetz der Gebietskörperschaften enorm. Der Ostuferverkehr im Großraum Kiel betrifft nicht nur das Stadtgebiet, sondern verstärkt auch die unmittelbaren Anreiner-Gemeinden. Das Amt Schrevenborn begrüßt daher ausdrücklich eine möglichst zügige Reaktivierung sowie Betriebsaufnahme der Gesamtstrecke bis Schönberger Strand. Eine verbindliche Zusage zur Fertigstellung bis 2024 ist hierbei aus Sicht der des Amtes Schrevenborn essentiell, um belastbare Planungsgrundlagen zu schaffen und den zukünftigen Nutzer*innen ein zeitlich naheliegendes Angebot unterbreiten zu können. Damit verbunden sollten keine durch das Land beeinflussbaren Faktoren ein Hindernis darstellen. Die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte im Kooperationsraum (5.3.1 / S. 72) wird als sehr wichtig erachtet. Auch hier ist ein verbindliches Einhalten der Projektzeiten sehr zu begrüßen. Eine Realisierung in ggf. aufwachsenden Streckenabschnitten könnte bereits zeitnah einen deutlichen Mehrwert für die Region entwickeln.

Erwiderung

Der Wunsch des Amtes nach einer verbindlichen Zusage einer Inbetriebnahme des SPNV auch auf dem Streckenabschnitt bis zum Schönberger Strand ist nachvollziehbar. Die weitere Umsetzung ist aber abhängig vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens. Angesichts der Vielzahl durch das Amt für Planfeststellung Verkehr parallel zu bearbeitender Projekte sind aktuell belastbare Prognosen nicht zu tätigen.

Stellungnahme

S-Bahn Kiel (S.57 f.)

Das Amt Schrevenborn begrüßt die Stärkung des SPNV im Großraum Kiel durch Aufbau eines S-Bahn-Systems mit enger und verlässlicher Taktung.

Der Ausbau sollte sich an den Vorschlägen des OdeS-Gutachtens orientieren, in dem die Grundideen aus den Entwürfen zum Deutschlandtakt weiterentwickelt wurden, da bei unzureichender Vorbereitung der Infrastruktur mit einer erhöhten Störanfälligkeit im Betrieb zu rechnen ist. Zudem sollte auch die Strecke Kiel Schönberger Strand Berücksichtigung finden.

Grundsätzlich ist bei den Planungen eine enge Abstimmung mit den Gebietskörperschaften und Kommunen erforderlich.

Der Zeithorizont ist mit nach 2030 angegeben und sollte aus Sicht der Kooperationspartner*innen verkürzt werden. Damit einnerehend würde das Amt Schrevenborn ausdrücklich eine stärkere und verbindliche Priorisierung dieser Maßnahme hinsichtlich der Finanzierung begrüßen. Die Verbindung „Hein Schönberg“ sollte hier ergänzend in die Auflistung aufgenommen werden. Eine enge Abstimmung mit den tangierten Gebietskörperschaften ist dabei dringend erforderlich.

Erwiderung

Der weitere Ausbau des Regionalbahnsystems um Kiel orientiert sich an der Konzeption des DeutschlandTakts, wurde jedoch im Rahmen des LNVP so weiterentwickelt, dass der Umfang des notwendigen Ausbaus reduziert werden kann und dennoch zusätzliche Verkehrsstationen realisiert werden können. In Richtung Schönberger Strand wird im Rahmen der S-Bahn Kiel ein Halbstundentakt vorgesehen. Die Zustimmung des Amtes Schrevenborn zur Weiterentwicklung des SPNV hin zu einem S-Bahn Kiel wird begrüßt.

Stellungnahme

Bahnhofsumfelder werden zu Mobilitätsstationen (S. 76) i.V.m. 5.3.4 Mobilität neben Bus und Bahn (S. 89ff.)

Der beschriebene Ansatz ist die Fortsetzung und Erweiterung der bisherigen Strategie des Landes und deckt sich mit dem strategischen Vorgehen der KielRegion und des Kreises Plön zur Stärkung der Intermodalität. Auch für die Umlandgemeinden gewinnt dieser Aspekt zunehmend an Bedeutung. Da eine Fahrradmitnahme in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV insbesondere in den Hauptverkehrszeiten schwierig zu realisieren ist, engagieren sich die KielRegion, die zugehörigen Gebietskörperschaften und etliche zugehörige Kommunen beim Aufbau des regionalen Bike-Sharing-Systems „Sprottenflote“. Damit wird es u.a. ÖPNV/SPNV-Kunden ermöglicht, die sogenannte letzte Meile ohne eigenes Fahrrad zurückzulegen.

Erwiderung

Die NAH.SH begrüßt den Ausbau des Bike-Sharing-Systems "Sprottenflotte" in der KielRegion als effizientes und flexibles Mobilitätsangebot zur Überwindung der letzten Meile vom und zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle.

Stellungnahme

Landesbuslinien (S. 86 ff.) i.V.m. 2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Der Wunsch des Landes nach einer Vereinheitlichung von Angebots- und Qualitätsstandards auf den Hauptachsen des ÖPNV ist grundsätzlich nachvollziehbar. Sollten diese jedoch über die definierten Anforderungen der ÖPNV-Aufgabenträger hinausgehen, so wird die Beschränkung auf deren Koordination nicht ausreichend sein, da die entsprechende Finanzierungsgrundlage fehlt. Neben dem Kreis Plön haben in den letzten Jahren viele andere ÖPNV-Aufgabenträger im Land mit erheblichem Mitteleinsatz ihr Angebot ausgebaut. Wenn nun darüberhinausgehende Standards gewünscht werden, so müssen die dadurch zusätzlich nötig werdenden Mittel durch das Land bereitgestellt werden.

Hinsichtlich der grundsätzlich berechtigten Forderung zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen an den aufgeführten starken Achsen, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei Bereitstellung einer großzügigen Förderung der nötige Eigenanteil gerade kleinere Gemeinden überfordert und somit ohne eine Vollfinanzierung aus Landesmitteln nicht mit einem zeitnahen Ausbau sämtlicher betroffener Haltestellen zu rechnen ist

Erwiderung

Die dargestellten Standards sind als Zielmarke zu verstehen. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPNV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

Die maximale Fördersumme des Landes für den Haltestellenausbau liegt bei 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Zusammen mit den GVFG-Mitteln, die den Kreisen als Kommunalisierungsmittel zugewiesenen werden, lässt sich der notwendige Eigenanteil der Gemeinden minimieren.

Stellungnahme

Finanzierung

Einnahmen (S. 107ff.)

Um schnellstmöglich eine sichere Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie auch der hier nicht oder nur am Rande erwähnten zusätzlichen Bedarfe der kommunalen Aufgabenträger zu gewährleisten, ist zum einen die Aufstockung bestehender Finanzierungselemente und zum anderen die Erschließung neuer Finanzierungsquellen, die ggf. auch mit einer Zugangserleichterung für die Nutzer des Systems verbunden sein können. Im ersten Fall sollte z.B. der Ansatz der Verkehrsministerkonferenz zur sukzessiven Erhöhung der Regionalisierungsmittel unterstützt und weiterverfolgt werden, in letzterem ist u.a. der Ansatz Nutznießer Finanzierung intensiver zu betrachten, mit dem Ziel eine erweiterte Verbundenheit der Bevölkerung mit dem Angebot zu schaffen sowie tarifliche Zugangsbarrieren zu reduzieren.

Erwiderung

Die allgemein notwendige Verbesserung der Finanzausstattung für ÖPNV und SPNV ist Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Neben den 'klassischen' Finanzierungstöpfen wie Regionalisierungsmitteln oder GVFG wird es zusätzlich weiterer neuer Finanzierungsmodelle bedürfen, wie etwa Jobtickets oder Tickets für Touristen. Das kooperative Zusammenwirken aller Akteure kann helfen, neue Finanzierungsmodelle zügig zu erarbeiten und umzusetzen.

A0026#7

Stellungnahme

Verträge und Vergabe SPNV (S. 113ff.) i.V.m. 7.2 Bearbeitungsstand der wichtigsten Projekte des vergangenen LNVP (S. 122ff.)

Bei der Vorbereitung von Vergaben ist zukünftig eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorzusehen, um unnötige Konflikte und Verzögerungen bei der Umsetzung zu vermeiden.

Eine Beschränkung auf die ausschließliche Information über landesseitig geplante Maßnahmen ist dabei, wie die Erfahrung gezeigt hat, ausdrücklich nicht ausreichend. Eine frühzeitige, proaktive und transparente Information bzw. sogar Beteiligung aller Betroffenen sollte angestrebt werden.

Erwiderung

Im Rahmen der Vorbereitung von Vergabeverfahren führt die NAH.SH eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Kreisen und kreisfreien Städten durch.

Stadt Schwentinetal

D0006#1

Stellungnahme

5.34 Angebotsausweitungen um Kiel

Bitte den Haltepunkt in Schwentinetal mit Schwentinental-Ostseepark betiteln (auf S. 72 so geschehen)

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

D0006#2

Stellungnahme

5.54 Ausbau Kiel - Lübeck

Der Halb-Stunden-Takt ist sehr begrüßenswert.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zum geplanten Halbstundentakt zwischen Kiel und Lübeck.

Stellungnahme

S. 57 S-Bahn Kiel

Bitte den Arbeitstitel so wählen, dass sich die ganze Region und nicht nur die Landeshauptstadt angesprochen fühlt, z.B. Kieler-Förde-Bahn

Auch hier wieder bitte die Station Schwentimental-Ostseepark benennen.

Erwiderung

Selbstverständlich ist die S-Bahn Kiel für die gesamte Region gedacht. Der Titel benennt aber klar, um welche Region es sich handelt. Nahezu alle anderen deutschen S-Bahn-Systeme tragen den Namen der Stadt, deren Umland sie bedienen (z.B. Hamburg, Berlin, München, Stuttgart, Köln), lediglich bei Stadtregionen mit mehreren Zentren wird von dieser Logik abgewichen (S-Bahn Rhein-Ruhr). Es wird daher vorgeschlagen, den Arbeitstitel vorerst beizubehalten.

Die Korrektur der Stationsbezeichnung ist erfolgt.

D0006#4

Stellungnahme

Die Halb-Stunden-Takte sind bitte so festzulegen, dass sich in Verbindung mit der Strecke Kiel - Lübeck ein 15-Minuten-Takt ergibt.

Erwiderung

Es ist ein Schnell-Langsam-Konzept geplant. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten der Züge kann sich kein exakter 15-Minutentakt ergeben.

D0006#5

Stellungnahme

Generell sollte die Priorität dieses Projektes eine wesentlich größere Gewichtung erhalten, um die vorhandenen Pendlerströme umweltgerechter zu lenken.

Erwiderung

Das Projekt hat bereits eine vergleichsweise große Priorität. Eine Höherstufung ist daher nicht möglich.

D0006#6

Stellungnahme

S.87 Angebot mit hohem Standard Ein Halb-Stunden-Takt ist auch bei den Busverkehren anzustreben.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen.

Der Text spricht ausdrücklich vom Stundentakt als Mindesttakt. Eine Harmonisierung mit den Taktzeiten im SPNV ist anzustreben.

Stadt Preetz

D0048#1

Stellungnahme

Vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf des LNVP Stellung zu nehmen, Die Stadt Preetz teilt die in Kapitel 2 benannten verkehrspolitischen Ziele, zumal diese den bereits 2019 formulierten Klimaschutzzielen der Stadt Preetz im Hinblick auf die zu erreichende Klimaneutralität dienen und sich als Bestandteile in dem in Aufstellung befindlichen Mobilitätskonzept wiederfinden. Der Stärkung der Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs kommt naturgemäß für die gewünschte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs immense Bedeutung zu und findet daher die Unterstützung der Stadt Preetz.

Erwiderung

Vielen Dank für die Stellungnahme und die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele Zustimmung finden.

Stellungnahme

Die grundsätzliche Entscheidung, die Bahnstrecke Kiel - Lübeck auszubauen, wird aus diesem Grund uneingeschränkt begrüßt, auch wenn die beschriebenen, eingetretenen Verzögerungen zu bedauern sind und der interessierten Preetzer Öffentlichkeit nicht immer nachhaltig die Gründe für die Verzögerungen erklärt werden konnten. Immerhin liegen für die zwei zusätzlichen Bahnhaltdepunkte im Preetzer Stadtgebiet nunmehr Plangenehmigungen vor, so dass eine Realisierung, wie im Entwurf des LNVP dargestellt, zumindest für das Jahr 2023 erwartet werden kann.

Erwiderung

Es zeichnet sich derzeit ab, dass die Realisierung des Haltepunktes Preetz Krankenhaus bereits bis Ende 2022 erfolgen kann, da dieser unabhängig vom Ausbau der Strecke Kiel - Preetz möglich ist. Der geplante Haltepunkt Preetz Nord hingegen kann erst realisiert werden, wenn Anpassungen an der Signaltechnik vorgenommen werden. Dies wird im Zuge des 2. Bauabschnittes der Ertüchtigung Kiel - Lübeck (Abschnitt Kiel - Preetz) erfolgen. Dieser ist seitens der DB Netz AG aktuell für Ende 2024 terminiert. Zu diesem Zeitpunkt könnte auch der neue Haltepunkt Schwentimental Ostseepark in Betrieb gehen.

Stellungnahme

Die Stadt wird die barrierefreie Anbindung an die städtischen Straßen und Wege unterstützen und Fördermittel für die Umsetzung einzuwerben haben. Bereits in der Vergangenheit hat die Stadt Bemühungen entfaltet, um die Nutzung von Schiene und Bus zu befördern, insbesondere in dem attraktive Umsteigemöglichkeiten für Radfahrende (Bike + Ride Anlage, Leihräder Sprottenflotte. etc) aeschaffen wurden.

Erwiderung

Die NAH.SH freut sich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Stellungnahme

Umso bedauerlicher ist es, dass auch in Preetz, dass Bahnhofsgebäude nicht mehr im Eigentum eines Eisenbahnunternehmens steht, so dass der Einfluss der öffentlichen Hand insofern erheblich eingeschränkt wurde und mühsame Einigungen mit dem privaten Grundeigentümer herbeigeführt werden müssen, sobald dessen Belange berührt sind.

Erwiderung

Die NAH.SH teilt die Einschätzung und hat ein Interesse daran, Empfangsgebäude möglichst weitgehend in einer öffentlichen Nutzung zu halten. Zentral gelegene Gebäude und Grundstücke, die seitens der DB AG veräußert werden, sollten zunächst den zuständigen Kommunen zum Kauf angeboten werden, um ein nachhaltiges Nutzungskonzept in öffentlicher Hand entwickeln zu können.

D0048#5

Stellungnahme

Wie die Stadtvertretung mit einer am 10.12.2019 beschlossenen Resolution zum Ausdruck gebracht hat, wird ein zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung sowie die Einrichtung eines weiteren Haltepunkts "Preetz_Süd" (Einzugsbereich mehrerer Bildungseinrichtungen) befürwortet. Insofern wird auf die als Anlage beigefügte Resolution verwiesen.

Es ist daher enttäuschend, wenn der Entwurf des LNVP sich einerseits zu einer S Bahn Kiel bekennt, aber an dieser Stelle mit dem Argument fehlender finanzieller Mittel nicht dem Gutachten OdeS gefolgt wird (vgl. S. 57 des Entwurfs LNVP), die Strecke zweigleisig auszubauen. Es steht zu befürchten, dass infolge der Eingleisigkeit im Falle von Störungen im Betriebsablauf ein "echter S-BahnBetrieb" nicht zustande kommen wird. Es wird daher unter Bezugnahme auf die bereits erwähnte Resolution der Stadtvertretung um Stellungnahme zu einer Darstellbarkeit eines mittelfristigen zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn-Strecke Preetz - Kiel, eines möglichen Haltepunktes Preetz-Süd und einer Elektrifizierung gebeten.

Erwiderung

Mit Einsatz der neuen batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU) ab Ende 2022 ist ein klimaneutraler Verkehr möglich. Daher ist eine Elektrifizierung nicht mehr zwingend erforderlich, jedoch bei Umleitungen weiterhin sinnvoll.

Mit den BEMU-Fahrzeugen kann auch der halbstündliche Halt in Ascheberg umgesetzt werden. Für einen Halt in Preetz Süd sind Aubaumaßnahmen zwischen Ascheberg und Plön erforderlich. Die Planungen haben hierzu begonnen. Eine Umsetzung ist jedoch von der Finanzierung abhängig.

Die Strecke Kiel - Lübeck weist hohe Pünktlichkeitswerte auf. Daher kann auch auf eingleisigen Strecken ein attraktiver S-Bahn-Verkehr angeboten werden. Daher soll nur der Abschnitt Kiel-Elmschenhagen - Kiel Hbf ein 2. Gleis erhalten. Im Bereich Preetz - Raisdorf ist die Kapazität ausreichend.

Gemeinde Wankendorf

D0111#1

Stellungnahme

Stellungnahme der Gemeinde Wankendorf zu Punkt 4.2.2 Maßnahmen ab 2027, Nr. 12

Die Gemeinde Wankendorf begrüßt die Aufnahme der Reaktivierung der Strecke NMS-Ascheberg in den Maßnahmenkatalog.

Allerdings wird die Einordnung der Reaktivierung der Bahnstrecke NMS-Ascheberg als "nicht priorisiert" und mit "offenem" Betriebsbeginn als nicht ausreichend erachtet. In der Gemeinde und dem Umland wird JETZT bereits ein ergänzendes und leistungsstarkes schienengebundenes Verkehrsangebot benötigt.

Der Umgang des LNVP-Entwurfs mit der für die Gemeinde und Region wichtigen Maßnahme erkennt nicht deren hohe Bedeutung und die zeitliche Dringlichkeit der Maßnahme, die für die bestehende regionale Entwicklung von Wohnen und Arbeiten im ländlichen Raum außerordentlich wichtig ist und auch den angespannten Wohn- und Arbeitsmarkt in den umliegenden Städten sehr entlasten würde.

Damit die Klimaziele mit einer Klimaneutralität möglichst zeitnah erreicht werden können, weist die Gemeinde Wankendorf aufgrund des stetig voranschreitenden Klimawandels, von dem weder Deutschland noch der ländliche Raum ausgenommen sind, auf die Wichtigkeit und Verantwortlichkeit zur Reaktivierung der Strecke NMS Ascheberg in aller Deutlichkeit hin.

Im gemeindlichen Raum besteht mittlerweile Unverständnis bis zur Verärgerung darüber, dass seitens des Landes nicht mit Nachdruck an der Wiederinbetriebnahme gearbeitet wird, obwohl vorliegende Studien, die Tragfähigkeit der Strecke darlegen und dem erkennbaren politischen Willen in der Region, wird vom Land

durch den LPNV 2022 2027 der Ausbau des Eisenbahnnetzes im ländlichen Raum wieder über viele Jahre hinauszögert.

Die Einführung einer neuen RB-Linie von Plön nach Neumünster, die zu einer signifikanten Reduzierung der Fahrtzeiten auch über Neumünster führen würde, müsste aus Sicht der Gemeinde Wankendorf längst Eingang in die verbindliche und terminierte Planung des Landes gefunden haben.

Zumal sich die Fahrgastzahlen Bahn gemäß dem Bund bereits bis 2030 verdoppeln sollen. Ebenso besteht eine gültige Widmung der Strecke und vergleichsweise geringe Instandsetzungskosten für Raum und Ausstattung der Trassenführung anfallen würden (1/10 pro Person im Vergleich zu den Instandsetzungskosten im Hamburger Umland).

Im Zusammenhang mit den aktuellen Diskussionen um die Erhöhung des Finanzrahmens für den ÖPNV (z.B. Regionalisierungsmittel), ist es realistisch davon auszugehen, dass zeitnah die Finanzierung der Maßnahme sichergestellt werden könnte.

Bei einer vorderen Priorisierung der Bahnstrecke NMS-Ascheberg könnte die Realisierung der Reaktivierung aufgrund von bestehender Widmung, einer klaren Trassenführung und überschaubarem finanziellen Mitteleinsatz schnell ein glaubwürdiger zukunftsfester Erfolg in Sachen Nachhaltigkeit und Klimaschutz erreicht werden.

Die Gemeinde Wankendorf fordert das Land Schleswig-Holstein auf, die Reaktivierung der Strecke NMS-Ascheberg im LNPV 2022 2027 in der Priorisierung weiter nach vorne einzuordnen, mit einem Zeithorizont bis 2027 festzustellen und Sorge dafür zu tragen, dass mit der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel eine schnelle Umsetzung technisch zu ermöglichen. Dafür sind die ausreichende Ausstattung von Landesinstitutionen sowie die Einflussnahme auf externe Akteure zur Bereitstellung der nötigen Kapazitäten vorzusehen.

Erwiderung

Der Wunsch der Gemeinde Wankendorf nach einer schnelleren Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg (- Plön) wird zur Kenntnis genommen. Die Aufnahme der Reaktivierung in den LNVP stellt einen ersten Schritt dar. Es muss allerdings beachtet werden, dass andere Projekte zunächst umgesetzt werden müssen, um eine Stabilisierung des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein zu erreichen und die notwendigen Kapazitätserhöhungen in Richtung Hamburg umzusetzen. Wenn finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen sich wesentlich ändern sollte, wäre ggf. eine schnellere Umsetzung möglich.

Stadt Plön

D0138#1

Stellungnahme

Ausbau Kiel - Lübeck

Die Stadt Plön begrüßt den Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck mit einem halbstündlichen Takt.

Die Stadt Plön würde eine frühere Umsetzung als nach 2030 begrüßen, die diese wichtige Strecke in den Fokus rückt. Dies würde zur regionalen Vernetzung innerhalb der Kreises Plön und über dessen Grenzen hinaus beitragen.

Erwiderung

Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen ist eine frühere Realisierung des Ausbaus leider ausgeschlossen.

D0138#2

Stellungnahme

Reaktivierung Neumünster - Ascheberg

Zur Gewährleistung einer deutlich verbesserten regionalen Vernetzung ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg (Plön) von besonderer Bedeutung. Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes der Bahn würde zur Attraktivierung der ländlichen Region des Kreises Plön beitragen sowie zu einer Reduzierung des Individualverkehrs und damit einer Verbesserung der Umweltbedingungen führen.

Eine erhöhte Priorität ist wünschenswert, da die Grundvoraussetzungen für die Reaktivierung der Strecke gut sind. Die Trassenführung ist vorhanden und die Strecke gewidmet, sodass eine Umsetzung zeitlich und finanziell weniger aufwendig sein sollte als bei anderen Projekten. Diesen Vorteil gilt es zu nutzen. Um die Bedeutung der Reaktivierung festzustellen, fordert die Stadt Plön einen festgelegten Zeithorizont für die Maßnahme sowie eine Sicherung der Finanzierung.

Erwiderung

Die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen für die Erstellung der Infrastruktur, aber insbesondere den Betrieb und die landesweite Priorisierung von Maßnahmen im Zulauf auf Hamburg (die dem ganzen Land zu Gute kommen), lassen derzeit keine Möglichkeit für eine höhere Priorisierung erkennen.

Stadt Lütjenburg

D0243#1

Stellungnahme

Betr: Stellungnahme der Stadt Lütjenburg zum LNVP-Entwurf

Mit Bezug auf den Schienenverkehr im Bereich der Kreise Plön/Ostholstein und die von der Stadt Lütjenburg und Gemeinde Malente gewünschte Reaktivierung der Schienenstrecke Malente - Lütjenburg haben wir einige Anmerkungen zum LNVP-Entwurf. Wir möchten Sie daher bitten, folgende Punkte aufzunehmen: Seite 54: Hier muss es heißen "Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel - Preetz und Lübeck - Malente Nord". Es wird die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel - Lübeck beschrieben. Auch hier sollte die neue RB bereits bis Malente Nord geführt werden und nicht erst mit Einführung der Regio-S-Bahn (was deutlich später sein könnte). Die Wartezeit im Bahnhof Malente ist als RB nicht viel sinnvoller als für eine Regio-S-Bahn. Dies ist so auch im LNVP festzuhalten. Bestreben sollte sein, dass die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel - Lübeck schnellstmöglich umgesetzt wird und dabei die RB Lübeck - Malente direkt bis Malente Nord weitergeführt wird. Hiervon haben neben der Hansestadt Lübeck auch die Stadt Eutin, der Kreis Ostholstein und auch der Kreis Plön große Vorteile, weil dies eine Verdopplung der schnellen RE-Züge nach Kiel und Lübeck für Plön, Ascheberg und Preetz bedeutet und die RB Lübeck - Malente eine erheblich erhöhte Erschließungswirkung bekommt.

Erwiderung

Ob eine zusätzliche Regionalbahn Lübeck - Bad Malente - Gremsmühlen dort am Bahnhof endet oder weiter nach Malente Nord fahren würde, ist noch nicht entschieden. Die Möglichkeit besteht, erfordert aber zusätzliche finanzielle Anstrengungen.

Stellungnahme

Seite 59: Zunächst wird ausgesprochen positiv gesehen, dass hier die Regio-S-Bahn-Linie mit Verlängerung bis ins Zentrum Malentes erwähnt wird. Die korrekte Bezeichnung des von der Gemeinde Malente angestrebten Haltepunkts an der Lütjenburger Straße ist jedoch Malente Nord. Daher sollte hier auch korrekt formuliert werden "...mit zwei neuen Haltepunkten Malente Zentrum und Malente Nord". Da in der Kartendarstellung auch "Malente Nord" steht, scheint der Begriff "Malente Zentrum" in diesem Fall ein Flüchtigkeitsfehler zu sein, welcher zu korrigieren ist.

Seite 77: Hier wird als neue Station unter anderem "Malente Ost" benannt. Es ist zu prüfen, ob es sich auch hier korrekterweise um "Malente Nord" handelt. Falls dies der Fall ist, ist die falsche Namensbezeichnung zu korrigieren. Falls Malente Ost tatsächlich korrekt ist und damit ein Haltepunkt an der Voßstraße gemeint ist, wird dieser sehr positiv gesehen und begrüßt.

Erwiderung

Bei Malente Ost handelt es sich um eine zusätzliche Station im Bereich Eutiner Straße.

D0243#3

Stellungnahme

Darüber hinaus ist im LNVP auch die Option einer Linienverlängerung der RB und/oder Regio-S-Bahn bis Lütjenburg anzusprechen, die seit langem von der Stadt Lütjenburg und Gemeinde Malente gefordert wird und technisch leicht möglich ist. Dies kann zunächst saisonal mit Blick auf den Ostseetourismus und nach entsprechender Bewährung dann auch ganzjährig erfolgen. Als weitere Option für diese Verlängerung gibt es für den Abschnitt Malente Nord-Lütjenburg ein innovatives Fahrzeug- und Betriebskonzept, welches ebenfalls zu prüfen ist: "Die Weiterführung der RB-Linie oder Regio-S-Bahn-Linie über Malente Nord hinaus bis Lütjenburg ist zu prüfen. Auch ein innovatives Fahrzeug- und Betriebsmodell unterhalb der klassischen EBO käme hierfür in Betracht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Herstellung einer attraktiven Anbindung der Stadt Lütjenburg an die Hansestadt Lübeck und ihren Arbeitsmarkt und der steigenden touristischen Relevanz der Hohwachter Bucht. Die ersten Teilabschnitte mit den Haltepunkten Holsteinische Schweiz und Bruhnskoppel erhalten wachsende Verkehrsbedeutung wegen des geplanten Ausbaus der Landesfinanzschule, der Gustav-Heinemann-Bildungsstätte und der Landespolizeischule im Einzugsbereich des Haltepunkts Holsteinische Schweiz und wegen der geplanten Hotelanlagen im Einzugsbereich des Haltepunktes Bruhnskoppel".

Mit diesen Änderungen im LNVP wird die verkehrliche Relevanz der Strecke Malente - Lütjenburg mit ihren beiden Teilabschnitten Malente - Malente-Nord und Malente Nord - Lütjenburg angemessen gewürdigt. Ferner bringt die Ausbaustufe 2b der Strecke Kiel - Lübeck sowie die Einführung einer RB-Linie Lübeck Hbf - Malente Nord erhebliche Vorteile für die Hansestadt Lübeck, die Stadt Eutin und alle im Kreis Ostholstein und Kreis Plön liegenden Anliegergemeinden der Strecke Kiel-Lübeck mit sich. Die Umsetzung der Konzepte hat auch für die gesamte Region hohe verkehrliche Relevanz, weil sie für die Relationen nach Kiel über Preetz und nach Lübeck über Eutin eine starke Entlastung des Straßenverkehrs möglich macht und zu einer starken Angebotsverbesserung durch Verdopplung und Beschleunigung der RE-Leistungen bei gleichzeitiger Erhöhung der Haltestellendichte führt. Die Linienführung der RB Lübeck - Malente bis Malente Nord bietet zudem mit einfachen Mitteln eine erhebliche Angebotsverbesserung des ÖPNV zwischen Eutin und Malente. Dieser Mehrwert durch verbesserte Erschließungswirkung entsteht jedoch nur, wenn die Linie tatsächlich auch bis Malente Nord geführt wird.

Erwiderung

Eine Verlängerung des SPNV über Malente-Nord hinaus ist aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage derzeit nicht vorgesehen.

Die NAH.SH bedankt sich für die ansonsten unterstützende Stellungnahme.

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Mobilität der Gemeinden Schinke, Neuwittenbek und Lindau

A0005#1

Stellungnahme

mit großer Freude hat die Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Mobilität der Gemeinden Schinkel, Neuwittenbek und Lindau die Nachricht aufgenommen, daß der Entwurf des LNVP 2022-2027 die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Neuwittenbek für das Jahr 2026 vorsieht. Die Arbeitsgemeinschaft setzt sich seit Jahren mit Nachdruck für diese Reaktivierung ein.

Für etwa 3000 Menschen in Neuwittenbek selbst und seinen Nachbargemeinden wird der neue Bahnhaltepunkt der nächstgelegene Zugang zum Schienenverkehr sein. Auch wegen der politischen Zielsetzung, als Beitrag zur Verkehrswende und zur Begrenzung des Klimawandels den motorisierten Individualverkehr größtenteils von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist die Reaktivierung unverzichtbar; der Busverkehr allein wird das langfristig zu erwartende Fahrgastaufkommen nicht bewältigen können.

Schon jetzt fahren an jedem Werktag über 2500 Fahrzeuge durch Neu- und Altwittenbek; in vielen sitzen Pendler. Es zeichnet sich ab, daß das Autofahren gerade in und durch die Landeshauptstadt Kiel zunehmend zeitaufwendiger und nervenaufreibender wird; im direkten Vergleich steigt dadurch die Attraktivität der Bahnverbindung.

Mittel- und langfristig hat der Haltepunkt in Neuwittenbek also ein ausgezeichnetes Fahrgastpotential. Seine Reaktivierung ist für die Menschen vor Ort von besonderer Bedeutung. Die Arbeitsgemeinschaft wird sich deshalb auch weiterhin aktiv dafür einsetzen und bittet alle Beteiligten auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene, mit vollem Elan auf das gesetzte Ziel hinzuarbeiten.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Mobilität der Gemeinden Schinkel, Neuwittenbek und Lindau. Mit der geplanten Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation in Neuwittenbek bietet sich die Chance auf eine attraktive, bequeme und umwelt- und klimafreundliche Verkehrsanbindung der Gemeinde an die Landeshauptstadt Kiel, zunächst durch einen Halt der RB, zukünftig der S-Bahn. Durch eine systematische Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs würden auch die umliegenden Gemeinden von dem neuen Bahnhof profitieren.

Gemeinde Gettorf

A0006#1

Stellungnahme

Eine Bahnhaltestelle Gettorf-Süd wird grundsätzlich befürwortet. Es sollen keine zusätzlichen PKW-Verkehre entstehen. Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sollen dabei Berücksichtigung finden.

Erwiderung

Ein neuer Bahnhaltepunkt Gettorf Süd würde in erster Linie für die im Süden Gettorf lebenden Bürger*innen gebaut werden und bräuchte keine Pkw-Stellplätze. Bei den weiteren Planungen für die Station werden die Ergebnisse der Onlinebeteiligung berücksichtigt.

Stellungnahme

Der Bürgermeister ergänzte, dass die in Betracht kommende Fläche nur diejenige sein kann in der Nähe der Unterführung, zwischen Steenrott und Rotdornweg. Dort gebe es eine gemeindeeigene Fläche, die für einen Bahnsteig von ca. 140 Meter Länge grundsätzlich geeignet sei. Sodann wurden Argumente hinsichtlich Gettorf-Süd ausgetauscht. Grundsätzlich besteht seitens der Kommunalpolitik eine Befürwortung des Projektes, wobei betont wurde, dass auch die Planungen des Gettorfer Bahnhofes vorangetrieben werden müssten.

Erwiderung

Die Anmerkungen werden für die zukünftigen Planungen der Station Gettorf Süd aufgenommen. Es sei grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass eine Station Gettorf Süd erst bei einer Entscheidung für eine S-Bahn Kiel umgesetzt werden kann. Die Verbesserung der Situation am Gettorfer Bahnhof wird davon unabhängig weiter vorangetrieben.

Stellungnahme

Die grundsätzliche Planung eines zweiten S-Bahnhaltepunktes wird von den Teilnehmenden kontrovers diskutiert. Eine Mehrheit stimmt mit 57 % für die Errichtung eines S-Bahnhaltepunktes in Gettorf Süd. Dabei wird die Errichtung des S-Bahnhaltepunktes in Gettorf Süd als Entlastung des Bahnhofes Gettorf begrüßt. Ebenso wird die Möglichkeit gesehen, dass eine neue Mobilität mit integriertem Bikesharing aufgebaut werden kann und insgesamt die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs durch die unmittelbare Nähe des Haltepunktes gesteigert wird.

"Der Bus ist keine Alternative!" Zitat ONNOHUND AM 23.08.2021 auf ADHOCRACY+

Die Gegenstimmen schlagen alternative Standorte vor. Darunter beispielsweise die Reaktivierung des Neuwittenbeker Bahnhofes wobei dieser Halt auch von Befürwortern als sinnvoll erachtet wird. Die Teilnehmenden befürchten zusätzliche Lärmimmissionen beim Bremsen und Starten des Zuges. Weiterhin wird der Halt als unnötige Zeitverzögerung betitelt. Ferner plädieren die Gegenstimmen für die Modernisierung des bestehenden Bahnhofes und führen hier konkrete Beispiele an, wie:

- » Errichten eines "Kiss and Ride" bzw. Pendlerparkplatzes,
- » Die Aufwertung des Platzes durch Blumenbeete (auch zur Fahrgastlenkung),
- » Die Verbesserung der Anzeigetafeln,
- » Die Errichtung von Fahrradboxen / -bügel (u.a. mit Lademöglichkeit für E-Bikes) oder
- » Die Errichtung eines witterungsfesten Wartebereiches.

Erwiderung

Die konkreten Anmerkungen zur Gestaltung eines zukünftigen Haltepunktes Gettorf Süd werden zur Kenntnis genommen und bei einer Konkretisierung der Planung berücksichtigt. Bezüglich der kritischen Stimmen sei zu sagen, dass die in Zukunft eingesetzten Akkufahrzeuge deutlich leiser sein werden und dass in Zukunft das Angebot auf der Strecke zwischen Kiel und Eckernförde aus einem schnellen RE mit wenigen Halten und zwei Regional-/oder S-Bahnen je Stunde bestehen soll. Das Angebot besteht also zukünftig weiterhin aus einer schnellen Fahrtmöglichkeit mit wenigen Halten und zusätzlich zwei Zügen pro Stunde die als S-Bahn mit vielen Halten verkehren.

Eine Station in Neuwittenbek kann keinen Ersatz für eine Station in Gettorf Süd darstellen, denn diese wäre ein Teil der Alltagsmobilität und sollte für die Bürgerinnen und Bürger aus Gettorf zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Die Anregungen für die Aufwertung des Gettorfer Bahnhofes werden aufgenommen. Mit der DB AG wird noch über die Errichtung der seit langer Zeit geforderten zusätzlichen Zuwegung verhandelt. Eine Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes müsste durch die Stadt Gettorf initiiert werden, da diese die Planungshoheit inne hat. Planungen und Investitionskosten können mit Fördermitteln des Landes mit bis zu 75 % der zuzahlungsfähigen Kosten gefördert werden.

Stellungnahme

Weiterhin wurden die Ansprüche der Teilnehmenden an die Leistungen des Nahverkehrs abgefragt. Dabei ist mit 93 % fast allen Befragten die Pünktlichkeit der Züge am wichtigsten. Je 69 % der Befragten geben an, dass die Sauberkeit und ein besonderes Fahrkartenangebot bspw. Pendlertarif, Kurzstrecke oder Schüler/Studententarif wichtig für ein qualitätsvolles ÖPNV-Angebot sind. Ausreichend Platz in den Zügen sollte laut 59 % der Befragten für Kinderwagen und Fahrräder vorhanden sein. Die verständliche und proaktive Fahrgastinformation sowohl analog als auch digital ist für 54 % der Befragten wichtig. Mit dem Hintergrund der Pandemie stimmen knapp 51 % der Befragten für ausreichend Platz und Abständen zueinander in den Zügen. Die Barrierefreiheit stellt mit 41 % die am wenigsten wichtige Ausstattung des Nahverkehrsangebotes unter den Befragten dar.

Erwiderung

Die Ergebnisse der Befragung werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Ebenso wurden die wesentlichen Gestaltungsgrundzüge des Bahnhofes und dessen Umfeldes abgefragt. Bei Errichtung des neuen S-Bahnhaltepunktes sollten laut 87 % der Befragten ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten mitgeplant werden. Weiterhin möchten rund 73 % der Befragten, dass dunkle Ecken und so genannte Angsträume wie Unterführungen vermieden werden und der S-Haltepunkt und das Umfeld offen und freundlich gestaltet werden soll (67 % der Teilnehmenden). Weiterhin wünschen sich 59 % der Befragten eine barrierefreie Gestaltung des Nahverkehrsangebotes. Rund 47 % regen das Errichten von ausreichend Sitzgelegenheiten (tlw. witterungsgeschützt) an. Eine ansprechende Gestaltung des neuen S-Bahnhaltepunktes mit Blumen und Bäumen wird von rund 32 % der Befragten befürwortet. Eine Mobilitätsstation mit Leihfahrrädern, einer Ladestation für E-Bikes und bspw. einer Paketstation empfinden 28 % der Teilnehmenden als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebots.

Erwiderung

Die Anregungen für die Gestaltung eines zukünftigen Haltepunktes Gettorf Süd werden aufgenommen und zu gegebener Zeit berücksichtigt. Wenn sich die Planungen konkretisieren, wird die NAH.SH das Gespräch mit der Gemeinde Gettorf suchen.

Stellungnahme

Die Gemeinde überlegt, den möglichen S-Bahnhaltepunkt ohne PKW Parkplätze zu planen. Daher war die letzte Frage, ob die Teilnehmenden den Haltepunkt nutzen würden, wenn kein PKW Parkplatz vorhanden ist. Die große Mehrheit 81 % der Befragten würden den Haltepunkt nutzen. Davon würden 57 % mit dem Fahrrad anreisen und 24 % zu Fuß. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten sollte also Teil des Konzeptes sein. Rund 19 % nutzen lieber den eigenen PKW zur Deckung ihres Mobilitätsbedarfes. In den Kommentaren wurde die Situation vor Ort erläutert. Die Teilnehmenden befürchten, dass die Anliegerstraßen „Steenredder“ und „Rotdomweg“ durch parkende Autos zu stark belastet wird. Ebenfalls besteht die Befürchtung der Gefährdung junger Verkehrsteilnehmenden, da die Strecke intensiv von Schüler:innen und Kindergartenkindern genutzt wird.

Erwiderung

Die NAH.SH ist der Überzeugung, dass eine Verkehrsstation Gettorf Süd ohne korrespondierende P+R-Stellplätze realisiert werden kann und sollte, da hierdurch die Induzierung zusätzlicher PKW-Verkehre vermieden wird. Die Station erschließt die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete und ist von dort sehr gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

A0006#7

Stellungnahme

Die positive Entscheidung der gemeindlichen Gremien wird durch eine positive Tendenz in der Bevölkerung unterstützt. Weiterhin werden Anregungen zur Gestaltung des Haltepunktes und der direkten Umgebung gegeben. Sollte die S-Bahn Kiel - Eckernförde realisiert werden, so empfehlen wir, die Bürger:innen Gettorfs möglichst frühzeitig in einem informellen sprich freiwillig initiierten Beteiligungsprozess einzubeziehen.

Eine weitere kurzfristig anzustrebende Maßnahme stellt die Aufwertung des aktuellen Gettorfer Bahnhofes dar. Auch hier empfehlen wir einen Prozess mit starkem Einbezug der Bewohner:innen Gettorfs.

Erwiderung

Die Anmerkung wird erfreut zur Kenntnis genommen. Selbstverständlich würden die Bürger*innen Gettorfs bei der Planung eines neuen Haltepunktes beteiligt werden. Wir empfehlen auch ein gemeinsames Vorgehen bei der Weiterentwicklung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes.

Gemeinde Neuwittenbek, Gemeinde Schinkel und Gemeinde Tüttendorf

A0007#1

Stellungnahme

Die geplante Reaktivierung der SPNV-Station in Neuwittenbek sowie deren Einbindung in das Projekt „S-Bahn Kiel“ im Entwurf des LNVP 2022 bis 2027 wird ausdrücklich begrüßt. Die Gemeinde Neuwittenbek spricht sich zudem für eine frühere Realisierung als 2026 aus und will sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten aktiv in die Gestaltung des Bahnhaltepunktes sowie dessen Umfeld einbringen.

Erwiderung

Für die Reaktivierung der Station Neuwittenbek sind auch Gleisbauarbeiten sowie Geschwindigkeitserhöhungen notwendig. Erst im Anschluss an diese unverzichtbaren Vorarbeiten ist eine Realisierung und Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes möglich. Aufgrund der Planungsvorläufe und der derzeit sehr angespannten Lage im Planungsbereich erscheint eine frühere Inbetriebnahme wenig wahrscheinlich. Sollten sich entsprechende Möglichkeiten eröffnen, wird die NAH.SH sich aber für eine schnellere Inbetriebnahme einsetzen.

Stellungnahme

Aus Sicht der Gemeinde Neuwittenbek war die Deaktivierung des Bahnhofes ein verkehrstechnischer Rückschritt. Seit etlichen Jahren setzen sich die Gemeinde sowie eine speziell hierfür gegründete Arbeitsgemeinschaft aktiv für die Reaktivierung des Bahnhofepunktes ein. Ebenfalls hat sich die Interessengemeinschaft ProBahn für die Reaktivierung ausgesprochen. In einer publikumswirksamen Podiumsdiskussion im März 2019 mit dem Kieler Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und Staatssekretär Dr. Thilo Rohlfs sprach sich die Gemeinde Neuwittenbek vehement für die Reaktivierung des Bahnhofepunktes aus. Die weltweiten dramatischen Klimaveränderungen zeigen auf, dass die Reaktivierung bzw. Neubegründung von SPNV-Stationen erforderlich und der richtige Weg sind. Insgesamt plant das Land allein bis 2026 fünfzehn neue SPNV-Stationen. Auch das S-Bahnprojekt der Landeshauptstadt Kiel passt in diese Überlegungen, zumal die Gemeinde Neuwittenbek Partnerin in der Förderkooperation Kiel-Umland ist.

Die Reaktivierung des Bahnhofepunktes Neuwittenbek ist aus Sicht der Gemeinde perspektivisch von herausragender Bedeutung. Welche konkreten Ausgestaltungen die Gemeinde in das Projekt einbringen könnte, wären ggf. in einem Ortsentwicklungskonzept zu beraten.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme der Gemeinde Neuwittenbek. Mit der geplanten Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation in Neuwittenbek bietet sich die Chance auf eine attraktive, bequeme und umwelt- und klimafreundliche Verkehrsanbindung der Gemeinde an die Landeshauptstadt Kiel, zunächst durch einen Halt der RB, zukünftig der S-Bahn. Damit auch die benachbarten Gemeinden von der neuen Verkehrsstation profitieren, ist eine hochwertige systematische Verknüpfung mit dem Busverkehr erforderlich. Das durch die Gemeinde Neuwittenbek geschilderte Interesse, sich aktiv an der Gestaltung der Verkehrsstation und seines Umfeldes einzubringen, wird seitens der NAH.SH ausdrücklich begrüßt.

Stellungnahme

Aus Sicht der Gemeinde Schinkel kommt der Reaktivierung des Bahnhofpunktes in der Gemeinde Neuwittenbek eine erhebliche Bedeutung zu. Die geplante Reaktivierung der SPNV-Station in Neuwittenbek sowie deren Einbindung in das Projekt "S-Bahn Kiel" im Entwurf des LNVP 2022 bis 2027 wird ausdrücklich begrüßt. Als unmittelbare Nachbargemeinde von Neuwittenbek unterstützt Schinkel die Bestrebungen, den dortigen Bahnhofpunkt möglichst frühzeitig zu reaktivieren. Schinkel und Neuwittenbek sind aufgrund ihrer geographischen Lage seit jeher auch verkehrstechnisch eng verbunden. Somit stellt der Bahnhofpunkt in Neuwittenbek für alle unsere Ortsteile eine äußerst attraktive Bereicherung des SPNV-Angebotes dar.

Der Bahnhofpunkt im Bahnhof Neuwittenbek wurde bekanntermaßen in den frühen 1980er Jahren deaktiviert. Dies geschah somit in einer Zeit, in der allgemeinen Verkehrskonzepte immer weniger auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und stattdessen immer stärker auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) setzten.

Aus Sicht der angebundenen Region war die Deaktivierung des Bahnhofes ein verkehrstechnischer Rückschritt. Seit etlichen Jahren setzen sich die Gemeinde Neuwittenbek sowie eine speziell hierfür gegründete Arbeitsgemeinschaft aktiv für die Reaktivierung des Bahnhofpunktes ein. Ebenfalls hat sich die Interessengemeinschaft ProBahn für die Reaktivierung ausgesprochen. In einer publikumswirksamen Podiumsdiskussion im März 2019 mit dem Kieler Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und Staatssekretär Dr. Thilo Rohlfs sprach sich die Gemeinde Neuwittenbek vehement für die Reaktivierung des Bahnhofpunktes aus.

Die weltweiten dramatischen Klimaveränderungen zeigen auf, dass die Reaktivierung bzw. Neubegründung von SPNV-Stationen erforderlich und der richtige Weg sind. Insgesamt plant das Land allein bis 2026 fünfzehn neue SPNV-Stationen. Auch das S-Bahnprojekt der Landeshauptstadt Kiel passt in diese Überlegungen, zumal die Gemeinde Schinkel Partnerin in der Förderkooperation Kiel-Umland ist.

Die Reaktivierung des Bahnhofpunktes Neuwittenbek ist aus Sicht der Gemeinde Schinkel perspektivisch von erheblicher Bedeutung. Daher unterstützen wir als Gemeinde dieses Vorhaben ausdrücklich.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Für die Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation Neuwittenbek sind Anpassungen an der Gleisinfrastruktur erforderlich. Die daraus resultierende Beschleunigung der RE-Züge ermöglicht anschließend den Halt der RB- bzw. zukünftig der S-Bahn in Neuwittenbek. Für eine Einrichtung der Station ist hier auch eine systematische Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs erforderlich, so dass auch die Gemeinde Schinkel verlässlich und bequem erreicht wird.

A0007#4

Stellungnahme

Aus Sicht der Gemeinde Tüttendorf kommt der Reaktivierung des Bahnhofpunktes in der Gemeinde Neuwittenbek eine erhebliche Bedeutung zu. Die geplante Reaktivierung der SPNV-Station in Neuwittenbek sowie deren Einbindung in das Projekt "S-Bahn Kiel" im Entwurf des LNVP 2022 bis 2027 wird ausdrücklich begrüßt. Als unmittelbare Nachbargemeinde von Neuwittenbek unterstützt Tüttendorf die Bestrebungen, den dortigen Bahnhofpunkt möglichst frühzeitig zu reaktivieren. Insbesondere für unseren Ortsteil Blickstedt stellt der Bahnhofpunkt in Neuwittenbek eine äußerst attraktive Bereicherung des SPNV-Angebotes dar.

Der Bahnhofpunkt im Bahnhof Neuwittenbek wurde bekanntermaßen in den frühen 1980iger Jahren deaktiviert. Dies geschah somit in einer Zeit, in der allgemeinen Verkehrskonzepte immer weniger auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und stattdessen immer stärker auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) setzten.

Aus Sicht der angebundenen Region war die Deaktivierung des Bahnhofes ein verkehrstechnischer Rückschritt. Seit etlichen Jahren setzen sich die Gemeinde Neuwittenbek sowie eine speziell hierfür gegründete Arbeitsgemeinschaft aktiv für die Reaktivierung des Bahnhofpunktes ein. Ebenfalls hat sich die Interessengemeinschaft ProBahn für die Reaktivierung ausgesprochen. In einer publikumswirksamen Podiumsdiskussion im März 2019 mit dem Kieler Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und Staatssekretär Dr. Thilo Rohlf sprach sich die Gemeinde Neuwittenbek vehement für die Reaktivierung des Bahnhofpunktes aus.

Die weltweiten dramatischen Klimaveränderungen zeigen auf, dass die Reaktivierung bzw. Neubegründung von SPNV-Stationen erforderlich und der richtige Weg sind. Insgesamt plant das Land allein bis 2026 fünfzehn neue SPNV-Stationen. Auch das S-Bahnprojekt der Landeshauptstadt Kiel passt in diese Überlegungen, zumal die Gemeinde Tüttendorf Partnerin in der Förderkooperation Kiel-Umland ist.

Die Reaktivierung des Bahnhofpunktes Neuwittenbek ist aus Sicht der Gemeinde Tüttendorf perspektivisch von erheblicher Bedeutung. Daher unterstützen wir als Gemeinde dieses Vorhaben ausdrücklich.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Für die Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation Neuwittenbek sind Anpassungen an der Gleisinfrastruktur erforderlich. Die daraus resultierende Beschleunigung der RE-Züge ermöglicht anschließend den Halt der RB- bzw. zukünftig der S-Bahn in Neuwittenbek. Für eine Einrichtung der Station ist hier auch eine systematische Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs erforderlich, so dass auch der Ortsteil Blickstedt der Gemeinde Tüttendorf verlässlich und bequem erreicht wird.

A0008

A0008#1

Stellungnahme

Kapitel 2 + 3

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sind zu begrüßen. Die gesellschaftlichen Herausforderungen im Bereich Mobilität sind für alle greifbar. Klimaschutz und demographischer Wandel sind Zukunftsaufgaben, welche im Verkehrssektor für den Kreis neben den Themen Mobilität und Erreichbarkeit auch als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination eine zentrale Aufgabe darstellen.

In der Initiierung des Projektes "Phönix" als Reaktion auf die Pandemie und den in diesem Rahmen abgestimmten Maßnahmen sehen wir einen ebenso wichtigen Schritt, um Fahrgäste nach der Pandemie zurückzugewinnen und die Attraktivität des Angebotes weiter zu steigern.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die dargestellten Herausforderungen können nur gemeinsam gemeistert werden. NAH.SH und der Kreis Rendsburg-Eckernförde haben in den vergangenen Jahren gemeinsam einige Mobilitätsprojekte erfolgreich auf die Beine gestellt. Viele weitere Projekte stehen noch an.

Stellungnahme

5.1.1 Attraktive Stationen

Das Ziel, sich für eine bessere Qualität der Stationen einzusetzen, wird begrüßt. Es ist aus unserer Sicht dabei absolut notwendig, Instrumente einzuführen, welche der DB Station&Service AG mindestens Anreize schaffen, auch entsprechend aktiv zu werden. Die bisherige Handlungsgeschwindigkeit bzw. Priorisierung der Notwendigkeit, offensichtliche Instandhaltungsmängel zu beseitigen, ist nicht akzeptabel. Am Beispiel der Station in Rendsburg wird leider deutlich, dass sowohl die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild, als auch die Transparenz seitens der DB Station&Service AG zu wünschen übrig lassen. Ein sauberes und qualitatives Stationsumfeld sollte nicht als nachrangiges Nebenprodukt verstanden werden, in dem der Status quo verwaltet wird, sondern als wichtige, ernst zu nehmende Aufgabe, um den Fahrgästen ein qualitativ gutes Stationsumfeld zu bieten.

Erwiderung

Die NAH.SH setzt sich kontinuierlich für eine Verbesserung der Verhältnisse an den Stationen ein und ist ein kritischer Partner der DB Station&Service AG.

Sowohl die Situation am Bahnhof Rendsburger als auch am Bahnhof Eckernförde sind ärgerlich und nicht sehr fahrgastfreundlich. An beiden Standorten besteht seitens der DB Station&Service AG großer Handlungsbedarf.

Stellungnahme

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Bei der Planung von Fahrplanangebots- und Infrastrukturbaumaßnahmen ist aus unserer Sicht von herausragender Bedeutung der Grundsatz, demzufolge die Planungen gem. Deutschlandtakt bzw. OdeS-Gutachten einen Zielfahrplan darstellen, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und künftigen Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen. Auch das Eisenbahnbundesamt teilt dazu mit: "Es werden hierfür Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazitäten schaffen". Zudem ist darauf zu achten, dass "die von der Vorhabenträgerin geplante Infrastruktur hinsichtlich der Kapazität ausreichend dimensioniert ist. Hiermit wird sichergestellt, dass die Infrastruktur zukünftig einen Verkehr mit optimaler Betriebsqualität ermöglichen kann".

In den genannten Unterlagen werden u.a. folgende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet:

- Zweigleisiger Ausbau Neuwittenbek - Gettorf
- Neue Kreuzungsbahnhöfe (Kronshagen, Schülldorf, Achterwehr)
- Mittige Wendegleise (Eckernförde Nord)

Aus unserer Sicht muss bei den erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur, die kurz- oder mittelfristig zu tätigen sind, die geforderte "Aufwärtskompatibilität" gewährleistet sein.

Erwiderung

Die erforderliche Aufwärtskompatibilität wird gewährleistet, sofern nicht andere, effizientere Maßnahmen zu Verfügung stehen.

Stellungnahme

5) Rendsburg Rendsburg - Seemühlen

Die Reaktivierung wird vom Kreis Rendsburg-Eckernförde begrüßt. Konzeptionelle Planungen für einen perspektivischen Halbstundentakt der RB 75 von Kiel bis RendsburgSeemühlen sollten weiter konkretisiert werden, wie es auch das Konzept zum Deutschlandtakt vorsieht.

Erwiderung

Eine weitere Konkretisierung der Planungen für einen Halbstundentakt in Richtung Rendsburg-Seemühlen ist abhängig von den Entscheidung für eine S-Bahn Kiel. Derzeit ist dieses ambitionierte Projekt noch nicht finanzierbar. Bei einer besseren finanziellen Ausstattung der SPNV-Aufgabenträger könnte die Umsetzungswahrscheinlichkeit aber deutlich erhöht werden.

Stellungnahme

8) S-Bahn Kiel

Der Kreis Rendsburg - Eckernförde begrüßt das Projekt zum Ausbau des SPNV in der Region Kiel. Das Potential für die Verlagerung des PKW-Verkehrs auf die Schiene ordnen wir ebenso als besonders groß ein. Aus unserer Sicht stellt das Projekt mit dem Arbeitstitel "S-Bahn-Kiel" für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele einen zentralen Baustein dar, der u.a. bereits im Masterplan Mobilität der KielRegion als Schlüsselprojekt eingestuft wurde.

Die weitere Konkretisierung der Planung und Finanzierung der Maßnahme ist daher bis spätestens 2030 sicherzustellen. In Anbetracht der gesellschaftlichen Herausforderung halten wir es gesamtstrategisch für zielführend, wenn der SPNV-Aufgabenträger zeitnah die Initiative für das Projekt "S-Bahn-Kiel" ergreift und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur aufnimmt. Für die Durchführung der Planungen wäre überdies eine enge Abstimmung mit der regionalen Ebene sehr sachdienlich, um eine möglichst optimale Koordination mit den in deren Zuständigkeit liegenden Verkehrsplanungen zu erreichen.

Erwiderung

Mit den Kreisen und der Stadt Kiel wurde bereits eine Abstimmung durchgeführt, welche in Zukunft weiter vertieft werden soll. Im Bereich der neuen Bahnstationen werden die Kommunen beispielsweise in die Umfeldplanung mit einbezogen.

A0008#6

Stellungnahme

15) Ausbau Neumünster - Heide

Ein Ausbau der Strecke mit durchgehendem Stundentakt wird begrüßt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Bahnhaltdepunkte von Österstedt, Gokels und Beldorf weiter Bestand haben, um den Bewohnern der Orte weiterhin einen direkten Zugang zur Bahn zu ermöglichen und das Umfeld durch abgestimmte Busverbindungen an die Bahn anzuschließen.

Erwiderung

Alle bestehenden Bahnstationen zwischen Neumünster und Heide sollen erhalten bleiben. Das Busangebot wird in Zusammenarbeit mit den Kreisen weiterentwickelt.

Kreis Schleswig-Flensburg

D0044

D0044#1

Stellungnahme

Zu Kap. 3, Seite 14: Staffelung von Schulanfangszeiten

Das Land ist für den Schienenpersonennahverkehr verantwortlich. Die zuständigkeitsübergreifende Arbeit, insbesondere in der Corona-Krise führt in Unterstützung durch die NAH.SH wichtige Kommunikationsebenen zusammen und liefert damit wichtige Unterstützungen. Es wird begrüßt, dass das Thema Schulanfangs- und Endzeiten, insbesondere mit dem Ziel von Entzerrungsmaßnahmen, durch das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur weiter konkretisiert und damit unterstützt werden soll. Die Umsetzung von konkreten Maßnahmen muss jedoch weiterhin in der Zuständigkeit der regional Verantwortlichen liegen.

Erwiderung

Das Ziel der gemeinsamen Anstrengungen ist es, auf Seiten der Schulen eine größere Sensibilität für die Belange des ÖPNV zu erreichen, die in nächster Konsequenz zu einer zwingenden Abstimmung der Schule oder des Schulträgers mit dem zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger führt. Das Engagement der NAH.SH endet mit Schaffung der regulatorischen Grundlagen.

Eine mögliche Umsetzung konkreter Staffelungen liegt in regionaler Verantwortung, bei Bedarf mit Unterstützung der NAH.SH.

Stellungnahme

Zu Kap. 1.1, Seite 4 / Kap. 4.3, Seite 20 / Kap. 5.3.3, Seiten 86-88: Landesbusnetz

Für eine umfassende Verbesserung des ÖPNV in Schleswig-Holstein ist es von Interesse, dass das SPNV-Netz um qualifizierte überregionale Busverbindungen ergänzt wird. Für den Bereich des Kreises Schleswig-Flensburg werden genannt: Husum - Flensburg (Linie R14), Schleswig - Süderbrarup - Kappeln (Linie 600) sowie Eckernförde - Schleswig (Linie 720). Zusätzlich sollte die Linie 800 Flensburg-Kappeln benannt werden, da auch diese eine Verknüpfungsfunktion erfüllt. Diese Linien verkehren bereits heute in einem 60-Minuten-Takt von Mo-Fr und einem 120-Minuten-Takt am Wochenende. Wie korrekt festgestellt wird, liegt die finanzielle und betriebliche Verantwortung bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Sofern diese von Seiten des Landes als gleichwertige Ergänzung zum SPNV gesehen werden und entsprechend aufgewertet werden sollen, wird eine Ausfinanzierung von Landesbuslinien als weitere Verbesserungsmaßnahmen gefordert, weil das Land als Ersatz für mangelnde SPNV-Strecken und aufgrund der überregionalen Bedeutung das Land in prioritärer Finanzierungsverantwortung steht.

Erwiderung

Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPNV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen. Die Linie 800 fällt zudem nicht unter die Landesbedeutsamkeit, da Kappeln als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums bereits über die Linie 600 an das SPNV-Netz angeschlossen ist und sich mit der direkten Fahrmöglichkeit keine Reisezeitvorteile gegenüber einer Umstiegsverbindung ins Oberzentrum Flensburg ergeben.

Stellungnahme

Kap. 6.2, Seite 111: Finanzierung

Im Entwurf des LNVP wird richtig dargestellt, dass die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein seit 2007 die sogenannten Kommunalisierungsmittel für die Organisation und den Betrieb des in ihre Zuständigkeit fallenden Bus- und U-Bahn-Verkehrs erhalten. Höhe, Verteilung und Verwendungszweck der Mittel sind per Landesverordnung geregelt. 2021 werden Landesmittel in Höhe von insgesamt 77,8 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die Zahlungen sind mit jährlich 1,8 % dynamisiert. Nach dem neuen Schlüssel zur Verteilung der Kommunalisierungsmittel partizipieren jedoch nicht alle Kreise und Kreisfreien Städte an der jährlichen Erhöhung, da für diese die Beträge für die Jahre 2020-2022 eingefroren wurden. Vor dem Hintergrund gleichfalls beachtlicher verkehrlicher Ausbaumaßnahmen dieser Gebietskörperschaften und der Forderung nach einem Landesbusnetz wird eine Evaluation des Verteilungsschlüssels der ÖPNV-Kommunalisierungsmittel mit Berücksichtigung der tatsächlichen Finanzmittelbedarfsanteile der Landkreise und kreisfreien Städte gefordert.

Erwiderung

Der neue Verteilungsschlüssel der Kommunalisierungsmittel ist in einem gemeinsamen Prozess unter Beteiligung aller Kreise und kreisfreien Städte ermittelt worden.

Eine erneute Anpassung des Verteilungsschlüssels ist derzeit nicht absehbar.

Stellungnahme

Zu Kap. 5.3.5, Seiten 91 und 96: Tarifmaßnahmen

Die Umstellung auf den SH-Tarif für die Verkehrsregion Flensburg-Schleswig wird bereits seit vielen Jahren gefordert. Bisher scheiterte dieses Vorhaben an der nicht erweiterbaren Tarifstruktur des SH-Tarifes. Dieses soll bis zum 01.01.2022 mit dem SH-Tarif 2.0 beseitigt sein. Als neues Problem ist die mangelnde Umsetzungsfähigkeit der Busdruckerhersteller auf Seiten des SH-Tarifes benannt worden, wodurch sich die Umstellung auf den SH-Tarif 2.0 bis zum 01.04.2022 weiter verzögern soll. In Abhängigkeit kapazitativer und technischer Notwendigkeiten ist der nächstmöglich Termin für die Umstellung auf den SH-Tarif für die Verkehrsregion Flensburg-Schleswig erst der 01.08.2022. Vor dem Hintergrund des geplanten Tarifentwicklungsplanes wird gefordert, dass in diesem Zusammenhang die Belange der Verkehrsregion Flensburg-Schleswig mit bedacht werden und dass der Zeitplan zur Integration in den SH-Tarif bekräftigt und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützt wird.

Erwiderung

Diese Forderung ist verständlich und ganz im Interesse der NAH.SH.

Stellungnahme

Zu Kap. 4.2.1, Seite 18 / Kap. 5.2.1, Seite 32 / Kap. 5.3.6, Seiten 101/102: Batterie-elektrische Fahrzeuge

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur von Flensburg ausgehend auf einem ca. 5 km langen Abschnitt der Strecke Flensburg-Kiel für den Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) ab 2022/23 wird begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Einführung der BEMU-Fahrzeuge samt Infrastruktur auf der Relation Flensburg - Kiel unterstützt wird.

Stellungnahme

Zu Kap. 4.2.1, Seite 18 / Kap. 5.2.1, Seite 44: Flügelkonzept Jübek

Das "Flügelkonzept", bei dem innerhalb der nächsten 5 Jahre die RegionalExpress-Linie Kiel - Husum in Jübek mit einem Zugteil des RE Hamburg - Flensburg gekuppelt werden soll, wird begrüßt. Es wird eine Priorisierung und Ausfinanzierung der Maßnahme gefordert, damit diese Maßnahme auch eine Chance auf Realisierung bis 2026 bekommt.

Erwiderung

Der RE Kiel - Husum soll in Jübek nach Flensburg geflügelt werden. Eine Veränderung des RE Hamburg - Flensburg ist in diesem Bereich nicht geplant. Sofern eine Finanzierung gegeben ist, kann eine frühere Umsetzung erfolgen.

Stellungnahme

Zu Kap. 3, Seite 14 / Kap. 5.2.2: Bahnhof Lindaunis

Im Rückblick auf die Resolution des Kreises Schleswig-Flensburg vom Dezember 2020 und die bis dahin immer wieder bekräftigte Forderung nach einem Bahnhof in Lindaunis wird in Kap. 3 auf Seite 14 auf die Einführung von touristischen Wochenendverkehren zwischen Eckernförde und Kappeln hingewiesen. In Kap. 5.2.2 wird auf Seite 57 im Zusammenhang mit der Maßnahme Nr. 8 "S-Bahn Kiel" darauf verwiesen, dass die Strecke Kiel - Eckernförde - Eckernförde Nord zweistündlich über Lindaunis (neuer Halt, damit ganzjährige Bedienung des Ortes) und Süderbrarup nach Kappeln (neuer Halt) verlängert werden könnte. Die Maßnahme steht jedoch unter der Überschrift "Ab 2027". Die Einführung von touristischen Wochenendverkehren zwischen Eckernförde und Kappeln zur Anbindung der Schleiregion wird begrüßt. Es wird jedoch eine verbindliche zeitliche Festlegung bis zum Sommer 2022 zur Bedienung eines Bahnhalts in Lindaunis gefordert, wie von Minister Dr. Buchholz in seinem Schreiben vom 08.01.2020 an den Kreis Schleswig-Flensburg aufgezeigt.

Erwiderung

Für eine Verlängerung von Eckernförde nach Kappeln (im 2-Studentakt) müsste die Fahrzeit zwischen Eckernförde und Kappeln auf unter 60 Minuten reduziert werden. Hierfür wäre ein entsprechender Streckenausbau notwendig. Die Weiterführung der Saisonverkehre ist bei gegebener Finanzierung und Nachfrage denkbar.

Stellungnahme

Zu Kap. 4.3, Seite 20 sowie Kap. 5. ff.: Neue Stationen bis 2026 bzw. ab 2027 Im Rückblick auf die Resolution des Kreises Schleswig-Flensburg vom Dezember 2020 und die bis dahin immer wieder bekräftigte Forderung nach Bahnhalten in Ahrenviölfeld und Mohrkirch (sowie Lindaunis) wird im Entwurf des LNVP nicht konkret eingegangen.

In Kapitel 5.1.1 auf Seite 23 wird lediglich erklärt, dass die Erhöhung der Zuverlässigkeit mit den Wünschen nach mehr Haltepunkten abzuwägen ist. In Kapitel 5.3.1. auf Seite 77 werden als neue Stationen u.a. genannt: Harrislee Nord, Harrislee Süd, Flensburg Campus/Krankenhaus, Flensburg-Weiche Süd und Tarup im Flensburger Raum sowie Eggebek, Schuby, Alt Duvenstedt und Neumünster Rendsburger Straße auf dem Streckenabschnitt Neumünster-Flensburg und Ohrstedt und Husum Rosendahler Weg zwischen Jübek und Husum.

Seitens Minister Dr. Buchholz wurde mit Schreiben vom 08.01.2021 erklärt, dass die Infrastruktur bezüglich Mohrkirch und Arenviölfeld derzeit keine Flexibilität im Fahrplan erlaubt. Zumindest für einen Halt in Arenviölfeld würde nach einer Beschleunigung der Strecke Husum - Jübek eine Machbarkeit gesehen. In Kapitel 5.1.1 auf Seite 24 wird ausgeführt, dass langfristig die Anzahl der Bahnübergänge sukzessive reduziert werden soll, was ebenfalls der Streckenbeschleunigung dienen dürfte. Für einen Halt in Mohrkirch wurde ein zu geringes Fahrgastpotential angeführt, um einen Halt der RE-Züge zu rechtfertigen. Inwiefern dieses bei den übrigen genannten Stationen gesehen wird bleibt im Entwurf unbeantwortet.

Erwiderung

Es wird derzeit geprüft, ob die Streckengeschwindigkeit Jübek - Husum auf 120 km/h angehoben werden. Wenn sich herausstellt, dass das Vorhaben umsetzbar und finanzierbar ist, dann können unter Beibehaltung der bestehenden Anschlüsse bis zu zwei Stationen zusätzlich angefahren werden. Bei einer ersten Betrachtung der erwartbaren Nachfrage scheiden die Stationen in Ohrstedt und Rosendahler Weg (Anbindung Milstedt) besser ab als die Station Ahrenviölfeld.

Bei den anderen Stationen, die im Entwurf des LNVP benannt werden, wird ein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen.

Stellungnahme

Es wird eine Aufwertung der Strecke Kiel-Flensburg in der Landschaft Angeln mit Aufnahme und Priorisierung bis Ende 2026 in Kapitel 4.2.1 gefordert. Dieses kann erreicht werden mittels:

- technischer Sicherung der bisher noch ungesicherten Bahnübergänge; Zwischen dem Begegnungs-/ Ausweichbahnhof Süderbrarup und Flensburg befinden sich 31 Bahnübergänge, davon sind 18 nicht technisch gesichert (5 Bahnübergänge an Straßen und 13 landwirtschaftliche Übergänge). Alle Bahnübergänge sollen zur Verkehrssicherheit gesichert werden.
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit; Nach technischer Sicherung aller Bahnübergänge kann die Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h erhöht und die Fahrzeit verkürzt werden.
- Wiedereröffnung der in den 1980er Jahren geschlossenen Bahnhaltstellen in Mohrkirch und Lindaunis

Die Einhaltung des Taktfahrplans ist bei Wiedereröffnung der Bahnhaltstellen in Mohrkirch und Lindaunis möglich. Das Potential für einen Regelhalt wird ausreichend sein; die Einwohner aus der örtlichen Umgebung fordern dort seit Langem und beständig einen Regelhalt zur besseren Anbindung nach Flensburg und Kiel und der Tourismus der Schleiregion erhöht das Potential zusätzlich. Die Sicherstellung von attraktiver Mobilität jenseits des Individualverkehrs mittels SPNV ist ein wichtiger Beitrag im Rahmen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und ein geeignetes Mittel, um die Verkehrswende im ländlichen Raum voranzutreiben. Die Wiedereröffnung der Bahnhaltstellen in Mohrkirch und Lindaunis hat Vorrang vor anderen potentiellen neuen Bahnhaltstellen zwischen Süderbrarup und Flensburg. Andere potentielle Haltepunkte in Nähe zum Bahnhof in Flensburg, wie z.B. in Campusnähe am Munketoft sind aufgrund der tußläufigen Entfernung zum Hauptbahnhof in Flensburg nachrangig. Von Kiel bis Eckernförde-Nord soll auf der Strecke eine Angebotsausweitung bis 2026 mit 10 neuen Haltepunkten (Kapitel 5.2.1 Nr. 3) und ab 2027 mit einem Halbstundentakt (Kapitel 5.2.2 Nr. 8) erfolgen. Auch der nördliche Streckenabschnitt zwischen Eckernförde und Flensburg soll mit Fahrzeitverkürzung und 2 neuen Haltepunkten in Mohrkirch und Lindaunis eine Angebotsausweitung erhalten. Die neuen Stationen Mohrkirch und Lindaunis sollen in Kapitel 5.3.1 (SPNV-Stationen bis Ende 2026) ergänzt werden.

Erwiderung

Die technische Sicherung der Bahnübergänge (BÜ) ist nur erforderlich, wenn diese öffentlich nutzbar sind. In den letzten Jahren wurden bereits einige BÜ technisch gesichert. Derzeit ist die Planung für den BÜ Tarup in Gange. Mit der geplanten Geschwindigkeitserhöhung sollen alle öffentlichen BÜ technisch gesichert werden. Die Fahrzeit kann anschließend verkürzt werden. Die landwirtschaftlichen BÜ stellen kein Problem dar und werden erhalten bleiben.

Ein Halt der Züge Kiel - Flensburg in Mohrkirch und Lindaunis ist jedoch bei den RE-Zügen nicht möglich, da die Fahrzeit sich je Halt um 1-2 Minuten verlängert und dadurch Anschlüsse nicht gewahrt werden können.

Daher wäre für zusätzliche Halte in Mohrkirch und Lindaunis eine zusätzliche Linie erforderlich, wie sie mit dem Tourismusverkehr nach Kappeln gegeben ist.

Die zusätzlichen Bahnstationen, beispielsweise in Tarup, sind aufkommensstärker und sind daher der Bahnstation Mohrkirch vorzuziehen.

Stellungnahme

Des Weiteren wird die (Re-)Aktivierung der Haltepunkte in Eggebek und Schuby vor 2027 mit Aufnahme in die Liste in Kapitel 5.3.1 (Seite 72) im Zusammenhang mit dem "Flügelkonzept" RE Kiel - Schleswig - Husum/Flensburg / RE Hamburg - Flensburg (Kapitel 5.2.1, Seite 44) gefordert.

Erwiderung

Für eine Reaktivierung dieser Stationen sind verschiedene Geschwindigkeitserhöhungen erforderlich. Es ist derzeit nicht abzusehen, dass diese früher fertiggestellt werden könnten. Auch die Finanzierung des Flügelzugs der Linie RE 74 Kiel - Husum von Jübek nach Flensburg ist noch nicht konkretisiert.

Stellungnahme

Zu Kap. 5.1.1, Seite 26 / Kap. 5.3.1, Seite 76: Attraktivere Bahnstationen

Es wird begrüßt, dass trotzlos, teils schlecht instandgehalten Empfangsgebäude und Bahnhofsumfelder durch gezielte finanzielle Maßnahmen wieder in einen für Reisende genügenden Zustand versetzt werden sollen. Auch der in diesem Zusammenhang beabsichtigte Ausbau von Mobilitätsstationen findet große Zustimmung.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unser Bestreben, Bahnstationen attraktiver zu gestalten, Zustimmung findet.

D0044#12

Stellungnahme

Zu Kap. 4.2.2, Seite 19 / Kap. 5.1.1., Seite 24 / Kap. 5.2.2, Seiten 55 und 64: Reaktivierung Flensburg - Niebüll

Die Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll steht unter dem Vorbehalt eines Innenstadtbahnhofs in Flensburg. Derzeit wird auf der Verbindung ein getaktetes Busangebot zwischen 5 und 24 Uhr angeboten, von Montag bis Freitag in einem 30- oder 60-Minuten-Takt, am Wochenende im 120-Minuten-Takt. Damit besteht grundsätzlich bereits ein qualitativ hochwertiges Busangebot auf dieser Strecke. Eine Reaktivierung der Schienenstrecke müsste folgerichtig zu einer deutlichen Änderung der Buslinie bzw. der angebotenen Buslinien führen, was für die Hauptverbindung mit einer Kostenverlagerung von den Kreisen auf das Land einhergehen würde. Das Thema wird durch die betroffenen Bereiche/ Regionen ambivalent diskutiert. Auch aus der Aufgabenträgersicht des Kreises gibt es hierzu einiges an Für und Wider. Daher sollte das Thema weiterhin kritisch diskutiert mit angemessener Priorisierung und ohne direkten Bezug zum Innenstadtbahnhof Flensburg weiterverfolgt werden.

Erwiderung

Bei Reaktivierung der Bahnstrecke ist auch eine Änderung des Busangebots geplant. Für einen Erfolg einer zukünftigen Bahnlinie ist ein attraktiver Bus-Zubringerverkehr sinnvoll. Die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes würde selbstverständlich in enger Abstimmung mit dem Kreis erfolgen.

Land und NAH.SH sind davon überzeugt, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg nur sinnvoll ist, wenn die Strecke an einem Bahnhof in der Flensburger Innenstadt enden würde.

Kreis Segeberg

Gemeinde Henstedt-Ulzburg

A0003#1

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, die Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat den Entwurf des LNVP 2022-2027 am 16.08.2021 im Planungs- und Bauausschuss beraten. Dabei wurde festgestellt, dass die gemeindlichen Anregungen gegenüber dem NAH.SH zur Realisierung weiterer AKN-Haltestellen unberücksichtigt blieben. Es handelt sich hierbei um Haltestellen auf den nachfolgenden Linien:

- A 3 zwischen Henstedt - Ulzburg und Alveslohe i. H. Lindenstraße oder Westerwohlder Straße (beantragt in 12/2019) und
- A 1 zwischen Henstedt - Ulzburg und Kaltenkirchen-Süd im Bereich des Gewerbegebietes Nord (beantragt in 02/2021).

Auf die entsprechenden Begründungen der Antragstellungen wird verwiesen.

Die Prüfungen zur Realisierbarkeit obiger Haltestellen durch den NAH.SH sind bislang offenbar nicht derart fortgeschritten, dass eine Berücksichtigung im LNVP erfolgen könnte. Dies erscheint speziell für den angeregten zusätzlichen Halt auf der Linie der A 3 misslich, da seit Antragstellung zwischenzeitlich mehr als 1,5 Jahre vergangen sind, ohne dass der Gemeinde Henstedt-Ulzburg ein Prüfergebnis vorliegt.

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg bekräftigt nochmals ihren Wunsch zur Prüfung der Realisierbarkeit obiger Haltestellen. Sie hält es nach wie vor für geboten, sich intensiv mit der Einrichtung obiger Haltestellen zu befassen und würde es sehr begrüßen, wenn diese im LNVP entsprechende Berücksichtigung fänden.

Erwiderung

Der Nutzen der von der Gemeinde Henstedt-Ulzburg vorgeschlagenen Haltepunkte soll mithilfe des Verkehrsmodells, das die NAH.SH erstellen lässt, untersucht werden. Die Prognosedaten im Verkehrsmodell waren, Stand September 2021, noch nicht korrekt im Modell hinterlegt, sodass die Untersuchung des Nutzens noch nicht erfolgen konnte.

Bei Identifikation eines ausreichenden Nutzens wird eine Überprüfung der Integrierbarkeit der Halte in den Fahrplans notwendig.

Erst dann kann beurteilt werden, ob diese Haltepunkte eingerichtet werden sollen.

Gemeinde Klein Gladebrügge

D0110#1

Stellungnahme

Stellungnahme der Gemeinde Klein Gladebrügge zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2022 2027

Die positiven Entwicklungsansätze, die der Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) für die Gemeinde Klein Gladebrügge beinhaltet, werden insgesamt begrüßt, besonders aber die Maßnahmen 4 (RB 82 NMS - Bad Segeberg - Bad Oldesloe: 2gleisiger Ausbau und Elektrifizierung, 30-Min-Takt) und 13 (RB 82 Taktverdichtung Bad Segeberg - Bad Oldesloe von 60-Min-Takt auf 30-Min-Takt).

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden.

Stellungnahme

Gleichzeitig plädiert die Gemeinde Klein Gladebrügge aber bei der Maßnahme 13 für die Taktverdichtung (von 60-Min auf 30-Min-Takt) für die gesamte Strecke (von NMS - Bad Oldesloe).

Erwiderung

Bei der Ausweitung des Fahrplangebotes auf der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster wird aus fachlicher Sicht ein etappenweises Vorgehen vorgeschlagen:

- 1) Taktverdichtung Bad Oldesloe - Bad Segeberg, da hier das größte Fahrgastpotenzial besteht
- 2) Taktverdichtung auf der gesamten Strecke
- 3) Weitere Aufwertung der Strecke durch die Einführung eines durchgehenden Regional-Expresses Kiel - Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe - Hamburg.

D0110#3

Stellungnahme

Des Weiteren wird eine Ausweitung des HVV-Tarifs auf die Städte Neumünster und Lübeck angeregt.

Begründung:

Die Einrichtung eines 30-Min-Taktes auf der gesamten RB 82-Strecke ist mit dem Bau von zwei Begegnungspunkten relativ unaufwändig und zeitnah realisierbar, so dass Fahrgäste schon frühzeitig vom 30-Min-Takt in beide Richtungen Norden und Süden profitieren könnten. Der zweigleisige elektrifizierte Ausbau der gesamten Strecke wird auf Grund erfahrungsgemäß langwieriger Planfeststellungsverfahren deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen, so dass Fahrgäste in Fahrtrichtung Norden erst sehr viel später einen Halbstundentakt nutzen könnten. Im Sinne der Verkehrswende scheint die Erweiterung des Halbstundentaktes auf den nördlichen Streckenteil vor dem zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der gesamten Strecke deshalb dringend geboten.

Da neben Hamburg als bedeutendsten Pendlerziel viele Bürger*innen aus Bad Segeberg und Umgebung auch nach Neumünster und Lübeck fahren (zur Arbeit, Ausbildung, Freizeit) würde eine HVV-Gebietserweiterung hier zur Vereinfachung und attraktiveren HVV-Fahrpreisen führen.

Erwiderung

Die Planung der Taktverkehre und Angebotsdichte erfolgt unabhängig von der Tarifgestaltung.

Bereits heute können BürgerInnen mit nur einem Ticket von Neumünster oder Lübeck nach Klein Gladebrügge fahren. Dieses ist Online, als Handyticket in der NAH.SH-App, am Automaten oder direkt im Bus zu erwerben. In Zukunft werden weitere innovative und bequeme Vertriebswege hinzukommen.

Kreis Steinburg

Stadt Glücksstadt

A0024#1

Stellungnahme

1) Zu4.2.1, 5.2 und Abb. 3 (S. 45): Halbstundentakt

Für wesentlich werden im LNVP Kapazitätssteigerungen vor allem entlang der Nachfrageschwerpunkte und landesweite Reisezeitverkürzungen gehalten.

Aus Sicht der Stadt Glückstadt fehlt in der Abbildung der Halbstundentakt der RB 61 ganztägig zwischen Itzehoe und Hamburg Hbf, zumal gem. 5.2.2 3) (S. 49) die S 4 West nun doch in Elmshorn enden soll, obwohl sie ursprünglich bis Itzehoe verkehren sollte.

Lediglich in dem utopischen Abschnitten 4.2.2 und 5.2.2 (jeweils Ziff. 17) ist dieser Halbstundentakt vage erwähnt. Er ist jedoch zwingend erforderlich bis 2026 bzw. früher.

Erwiderung

Ein Halbstundentakt ist von der Nachfrage und der Finanzierung abhängig. Können beide Aspekte positiv beantwortet werden, kann der Halbstundentakt auch ganztags angeboten werden. In den vergangenen Jahren wurde die Anzahl der Züge der RB 61/71 bereits immer wieder erhöht. Derzeit ist allerdings zumindest kurzfristig nicht absehbar, ob und wann eine Finanzierung für weitere Zugfahrten zur Verfügung steht.

Stellungnahme

2) Zu 4.2.2, 5.2.2 (Seite 19 sowie Seite 69): Streckenverkürzung

Der ab 2027 umzusetzende Maßnahmenkatalog sieht unter Ziffer 17 die Streckenverkürzung Elmshorn - Horst - Itzehoe vor. Die Ziffer 17 ist unbedingt zu streichen. Diese geschätzten Investitionskosten in Höhe von 140 Mill. € für 14 km Neubaustrecke zweigleisig und elektrifiziert sind utopisch. Der Grunderwerb wird kaum realisierbar sein. Da die DB AG angekündigt hat, dies mitzutragen allerdings unter der Maßgabe dann die bestehende Strecke über Glückstadt einzustellen, würde Glückstadt und Umgebung abgekoppelt. Angesichts der erheblichen Fahrgastzahlen von/nach Glückstadt und Umgebung ist der Wegfall der Wegstrecke nicht hinnehmbar. Er würde dem Ausbau des schienegebunden ÖPNV zuwiderlaufen.

Zudem widerspricht Ziffer 17 der festen Zusage durch vorherigen Verkehrsminister Reinhard Meyer, dessen Staatssekretär Dr. Nägele und dem ehemaligen NAH.SH-Geschäftsführer Bernhard Wewers dass alle Marschbahnzüge wieder in Glückstadt halten werden, sobald die fahrplantechnischen Voraussetzungen erfüllt sind. Dies wäre bei Realisierung des dritten Gleises Pinneberg Elmshorn oder bei Elektrifizierung der Marschbahn mindestens bis Heide der Fall.

Erwiderung

Die geplante Neubaustrecke zwischen Elmshorn/Horst und Itzehoe stellt den Fortbestand der vorhandenen Strecke über Glückstadt nicht in Frage. Langfristig sind vielmehr zusätzliche Gleise zwischen Elmshorn und Itzehoe erforderlich, um den Nahverkehr unabhängig vom Fernverkehr in der einer höheren Qualität anbieten zu können. Die geschätzten Kosten wurden auf der Basis von Erfahrungswerten ermittelt. Äußerungen der DB AG, dass dann die bestehenden Strecke über Glückstadt stillzulegen wäre, sind der NAH.SH nicht bekannt.

Derzeit besteht zwischen Pinneberg und Itzehoe lediglich in Elmshorn in sehr beschränktem Umfang die Möglichkeit, dass schnelle Fernverkehrszüge den Nahverkehr überholen können. Im derzeitigen Fahrplan müssen die Regionalzüge der Linie RB 61 von Itzehoe und Glückstadt nach Hamburg bereits in einigen Fällen längere Überholungsaufenthalte in Elmshorn einlegen. Mit der gewünschten weiteren Ausweitung des Fernverkehrs auf der Marschbahn und dem geplanten Halbstundentakt der Regionalbahn von Itzehoe nach Hamburg sind daher weitere Trassenkonflikte zu erwarten.

Perspektivisch ist der geplante schnelle Halbstundentakt im Nahverkehr von Itzehoe - Glückstadt nach Hamburg Hbf ohne Realisierung der Neubaustrecke Itzehoe - Horst nicht umsetzbar, da verstärkt Überholungen durch den Fernverkehr erforderlich seien werden.

Stellungnahme

3) Zu 5.1.2 (Seite 29): Fahrzeuge Unter „Fahrgastkomfort“ ist ebenso der Sitzplatzabstand zu beachten, um ausreichend Beinfreiheit (auch in der 2. Wagenklasse) zu gewährleisten.

Erwiderung

Der Hinweis wird begrüßt. Auch wenn dies im Entwurf nicht ausdrücklich vermerkt ist, wird der Aspekt der Beinfreiheit im Rahmen der SPNV-Vergabeverfahren selbstverständlich berücksichtigt. Als Mindestvorgabe werden Sitzabstände vorgegeben, die denen der FLIRT-Triebzüge entsprechen, die heute in Netz Mitte B von der Nordbahn eingesetzt werden.

Stellungnahme

4) Zu 5.3.1 (Seite 75 ff): Bahnhöfe

a) Auf S. 75 ist unter "Modernisierung" bzw. auf S. 76 unter "Bahnhofsumfeld" der Bahnhof Glückstadt wie folgt aufzunehmen: "Verlängerung der Bahnsteige für 10-Wagen-Züge mit zwei Loks, Aufhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, Verbesserung des Bahnhof-Umfelds. Zeithorizont: 2026 oder früher"

Erwiderung

Sowohl die Verlängerung der Bahnsteige in Glückstadt, als auch deren Aufhöhung ist derzeit nicht vorgesehen. Die Bahnsteiglänge ist für die derzeit verkehrenden Züge ausreichend. Die Bahnsteighöhe von 55 cm ist zwar nicht optimal, aber ausreichend um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg (ggf. mit anzulegender Überfahrrampe) zu ermöglichen.

Stellungnahme

b) Laut LNVP ist der Zugang zu und die Verfügbarkeit von Nahverkehr wesentliche Voraussetzung für dessen Nutzung. Kapitel 5.2.1 und 5.2.2 sehen daher eine Reihe von Bahnhofsreaktivierungen oder Neubauten vor. Dann Ansinnen wird seitens der Stad Glückstad dahingehend vollumfänglich unterstützt, dass im ersten Punkt „Marschbahn“ hinter „Itzehoe Alsen“ auch „Glückstadt Nord“ neu aufzunehmen wäre (Seite 77). Von den Wohngebieten „Nord“ und „Tegelgrund“ wäre dieser Haltepunkt für einen großen Teil der Glückstädter Bevölkerung fußläufig erreichbar, d.h., es werden dort keine Parkplätze gebraucht. Mit der Realisierung dieses Vorhabens wäre zudem eine neue Wegeverbindung zwischen dem Tegelgrund und Nord geschaffen und das anhängige Problem eines „schiengleicher Bahnübergangs“ gelöst, da die Bahnsteige beider Fahrrichtungen beidseitig erreichbar sein müssen.

Erwiderung

Eine zusätzliche Station an dieser Stelle ist möglich, wenn die Nachfrage und Fahrzeiten ausreichend sind. Dies kann durch die NAH.SH geprüft werden.

A0024#6

Stellungnahme

5) Zu 5.3.2 Barrierefreiheit

Die bisherigen Doppelstockwagen (auch die von Stadler) sind am 76 cm hohen Bahnsteig nicht barrierefrei.

Erwiderung

Das Fahrzeug des Typs KISS von Stadler ist laut TSI PRM barrierefrei. Ausführungen hierzu siehe Seite 83/84.

Stadt Itzehoe

A0038#1

Stellungnahme

die Stadt Itzehoe begrüßt die Maßnahmen, die zu einer verbesserten Bahnanbindung nach Hamburg und nach Kiel dienen. Auch eine Stabilisierung des Bahnverkehrs durch Ausweichstrecken, sowie die Taktverdichtung sind wichtige Maßnahmen, um die Bürger für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass die Stadt Itzehoe unsere geplanten Maßnahmen unterstützt.

Stellungnahme

Die Stadt Itzehoe plant zurzeit eine deutlich verbesserte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofvorplatzes mit der Baumaßnahme „Neubau ZOB und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz“. Auch hier wird versucht, den ÖPNV deutlich attraktiver zu gestalten.

Erwiderung

Die NAH.SH unterstützt gerne bei der Planung und Umsetzung des Vorhabens. Der ZOB und die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes sind Maßnahmen, die grundsätzlich mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) gefördert werden könnten. Wir freuen uns über eine regelmäßige Einbindung in das Projekt.

Stellungnahme

Die Stadt Itzehoe plant zurzeit eine deutlich verbesserte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofvorplatzes mit der Baumaßnahme "Neubau ZOB und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz" (Baubeginn 2024).

In diesem Zuge kann eine Aufwertung des Empfangsgebäudes zu einem noch deutlich besseren Erscheinungsbild führen. Entsprechende Mittel sollten seitens der Bahn für die Instandhaltung und Modernisierung des Empfangsgebäudes für den Bahnhof Itzehoe berücksichtigt werden, denn nur so kann eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem gesamten Bahnhofsareal und im Bahnhofsgebäude erzielt werden.

Erwiderung

Die NAH.SH stimmt der Aussage zu, dass für eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Itzehoe auch die Modernisierung des Empfangsgebäudes vorgenommen werden müsste. Falls noch nicht erfolgt, empfiehlt die NAH.SH eine enge Abstimmung mit der DB Station&Service AG zu den Planungen am Bahnhof Itzehoe. Die NAH.SH unterstützt hierbei sehr gerne.

Stellungnahme

Auf dem Abschnitt Elmshorn - Itzehoe ist die Marschbahn seit 1998 elektrifiziert. Für die Intercity-Züge (IC) Richtung Westerland ist damit ein Lokwechsel in Itzehoe notwendig.

Um den Fernverkehr der DB für Itzehoe weiter zu stabilisieren sollte auch zukünftig der Halt des IC in Itzehoe gewährleistet sein.

Erwiderung

Auch nach Elektrifizierung der Strecke bis Westerland ist nach Kenntnis der NAH.SH weiterhin ein Halt der Fernverkehrszüge in Itzehoe vorgesehen.

A0038#5

Stellungnahme

Um die Attraktivität der Bahn für die Pendler zu steigern, sollte die Erweiterung der Taktverdichtung bis nach Itzehoe erfolgen.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

17) Streckenverkürzung Elmshorn-Itzehoe

Auf dem Abschnitt Elmshorn - Itzehoe ist die Marschbahn seit 1998 elektrifiziert. Für die Intercity-Züge (IC) Richtung Westerland ist damit ein Lokwechsel in Itzehoe notwendig.

Um den Fernverkehr der DB für Itzehoe weiter zu stabilisieren sollte auch zukünftig der Halt des IC in Itzehoe gewährleistet sein.

Eine Beschleunigung um ca. 15 Minuten und Verbesserung der Fernverkehrsanschlüsse in Hamburg wird begrüßt und schafft eine deutliche Verbesserung für den Pendlerverkehr, ebenso die Beseitigung von Trassenkonflikten zwischen langsamen Regionalverkehr mit Fern- und schnellem Regionalverkehr

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

5.3 Weitere Maßnahmen bis 2030

5.3.1 SPNV Stationen

Die Stadt Itzehoe plant zurzeit eine deutlich verbesserte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes mit der Baumaßnahme "Neubau ZOB und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz" (Baubeginn 2024). In diesem Zuge erfolgte bereits eine Kontaktaufnahme zu NAH.SH zur Abstimmung entsprechender Fördermöglichkeiten, diese sind im weiteren Planungsprozess zu vertiefen.

Die Stadt Itzehoe begrüßt die Bahnhaltsreaktivierung Itzehoe Alsen, um den Zugang zum SPNV zu erleichtern, weiterhin führt es zu einer deutlichen Verbesserung für den Pendlerverkehr.

Erwiderung

Die NAH.SH unterstützt gerne bei der Planung und Umsetzung der Vorhaben am Bahnhof Itzehoe. Der ZOB und die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes sind Maßnahmen, die grundsätzlich mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) gefördert werden könnten. Wir freuen uns über eine regelmäßige Einbindung in das Projekt.

Die Anmerkungen zur geplanten Einrichtung einer Bahnstation Itzehoe-Alsen werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Die Stadt Itzehoe plant zurzeit eine deutlich verbesserte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofvorplatzes mit der Baumaßnahme „Neubau ZOB und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz“ (Baubeginn 2024). Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur Barrierefreiheit.

Die Bahn ist hiermit aufgefordert, in diesem Zuge Maßnahmen zur Barrierefreiheit in der Station Itzehoe ergänzend weiterzuführen.

Gleiches gilt für die Barrierefreiheit der Fahrgastinformationen

Erwiderung

Wir begrüßen die Vorhaben rund um den Bahnhof Itzehoe ausdrücklich.

Die Barrierefreiheit an allen Stationen wird kontinuierlich fortgeführt. Auch die Umsetzung einer barrierefreien Fahrgastinformation für all unsere Fahrgäste ist uns ein großes Anliegen.

A0038#9

Stellungnahme

Die Stadt Itzehoe begrüßt die Stärkung ergänzender überregionaler Buslinien.

Erwiderung

Die NAH.SH freut sich über die unterstützende Stellungnahme der Stadt Itzehoe.

Stadt Itzehoe

A0041#1

Stellungnahme

als Nachtrag zu unserer Stellungnahme vom 02.09.2021 möchte ich auf Wunsch des Bürgervorstehers der Stadt Itzehoe zu Punkt 5.3.1., „Neue Stationen ab 2027“ zum geplanten Haltepunkt Itzehoe Alsen folgende Ergänzung mitteilen:

1. Die jetzige Planung sieht einen zusätzlichen Haltepunkt in Itzehoe Alsen vor, der sehr dicht am Itzehoer Bahnhof liegt. Würde der Haltepunkt weiter südlich als Haltepunkt Itzehoe-Wellenkamp/Nordoe geplant, erreichte man ein Einzugsgebiet von ca. 7.000 8.000 Personen. Eine Unterführung ist schon vorhanden, ebenso ein Busanschluss.
2. Die Umsetzung dieses Haltepunktes sollte möglichst in die vor 2027 zu verwirklichenden Projekte übernommen werden, denn er passt perfekt zu den Zielsetzungen des LNVP (auf S.72 unter Bemerkungen): Zugang zum SPNV verbessern, Ländliche Räume, Klein- und Mittelstädte stärken und Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre als wichtiger Baustein für die Verkehrswende.

Erwiderung

Die neue Station ist am Wellenkamp geplant, so dass der Vorschlag deckungsgleich mit den bisherigen Planungen der NAH.SH ist.

Die Maßnahme ist derzeit nicht finanziert. Eine Inbetriebnahme vor 2027 erscheint vor diesem Hintergrund unrealistisch. Sollten sich die finanziellen Rahmenbedingungen ändern, könnte die Realisierung angegangen werden.

A0044

A0044#1

Stellungnahme

Kapitel 2 verkehrspolitischen Ziele

Stellungnahme: Die genannten verkehrspolitischen Ziele

- Ziel 1: 20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019
- Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste .
- Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei "
- Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit
- Ziel 5: klimaneutraler SPNV " Ziel 6: Corona-Auswirkungen überwinden

werden ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele Zustimmung finden.

Stellungnahme

Kapitel 3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie

Stellungnahme: Die folgenden in Kapitel 3 aufgezählten Maßnahmen und Ziele werden vom Kreis Steinburg begrüßt und es wird um schnellstmögliche Umsetzung gebeten:

- sommerliche Kapazitätsausweitungen auf der Marschbahn für den Tourismusverkehr
- Erarbeitung diverser Maßnahmen, die ohne großen Aufwand umgesetzt werden können, um damit schnell bestimmte Zielgruppen anzusprechen (z. B. Erweiterung von Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten, Nutzenerweiterung bei der SH-Card, flexiblere Kündigungsmodalitäten)
- optimiertes Marketing und Weiterentwicklung digitaler Vertriebswege (u. a. weiter optimierte Ansprache der Abo-Kundinnen und -Kunden, z. B. über Dankesmailings)
- Ausweitung digitaler Tarifprodukte (u. a. weitere mobile Tickets und Smartphonebasierte Check in/Be out Systeme (CiBo))
- konkrete Tarifprodukte für spezielle Zielgruppen (z. B. Ostseecard für Touristinnen und Touristen)
- ein Home-Office-Ticket, das an Bedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern angepasst ist
- Überprüfung und Weiterentwicklung des Landestarifs (Tarifentwicklungsplan inkl. konkreter Berechnung spezieller Tarifangebote)
- Einführung eines elektronischen Tarifs

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung zu unseren in Kapitel 3 genannten Zielen. Auch die NAH.SH ist stets um eine zeitige Umsetzung bemüht.

Stellungnahme

Kapitel 4.1 und 5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität Stellungnahme: Die hier aufgeführten Maßnahmen werden vom Kreis Steinburg befürwortet und es wird um schnellstmögliche Umsetzung gebeten:

1. Robustes Netz: Planungsbeschleunigung
2. Infrastrukturqualitätsmanagement (IQM)
3. Stationsqualitätsmanagement (SQM)
4. Erhöhte Fahrzeugreserven
5. Verlängerter Probetriebszeitraum
6. Größere Werkstattkapazitäten

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

4.2.1 und 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Nr. 8 (Hamburg-) Wrist - Kellinghusen

- priorisierte Maßnahme bis 2026, weitgehend ausfinanziert
- Weiterführung der RB Züge Hamburg-Wrist bis nach Kellinghusen (kein Fahrzeugmehrbedarf)
- Die Maßnahme war bereits Teil des vergangenen LNVPs. Leider wurde ihre Umsetzung zeitweise, aufgrund nicht abschließend geklärter Rahmen- und Finanzierungsbedingungen, angehalten.

Stellungnahme: Die Fortsetzung dieses Projektes wird seitens des Kreises Steinburg ausdrücklich begrüßt. Es wird um schnellstmögliche Umsetzung gebeten.

Erwiderung

Die weiteren Planungsleistungen wurden ausgeschrieben und werden nun umgesetzt. Erst nach Abschluss der notwendigen Planverfahren können die Bauleistungen beginnen.

Stellungnahme

4.2.2 und 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

Nr. 2 E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn)

- Zeithorizont: 2030 (ggf. früher); zentrales Projekt des LNVPs
- Verbesserungen nicht nur für den SPNV, sondern auch für den Fern- und Autozugverkehr, sowie den Güterzugverkehr
- Die Integration der Elektrifizierung Wilster - Brunsbüttel für den Schienengüterverkehr in das Projekt ist anzustreben.

Stellungnahme: Der Kreis Steinburg begrüßt die Elektrifizierung der Marschbahn, fordert aber eine zügigere Umsetzung vor 2030.

Die Planungen zur Integration der Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe - Brunsbüttel werden begrüßt. Sie sollen vorangetrieben werden und sind dann zügig zu realisieren, um die Region mit der Metropolregion Hamburg zu verbinden und das Industriegebiet Brunsbüttel an das überregionale Verkehrsnetz anzuschließen. Hierzu gehören folgende Einzelmaßnahmen: Güterverkehr:

- Der Industrie- und Hafenwirtschaft ermöglicht diese Maßnahme den Gütertransport per Bahn, ohne dass ein Lokwechsel in Itzehoe erforderlich ist.
- Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Brunsbüttel - Wilster, um die Kapazitäten auf der Bahnstrecke für die steigenden Gütermengen zu erhöhen und einen sicheren Gütertransport auf der Schiene zu ermöglichen.
- Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Industrieraums für die Entwicklung der ganzen Region, einschließlich hochentwickelter Industriearbeitsplätze, sind zudem Investitionen in einen modernen neuen Güterbahnhof von hoher Priorität. Der Standort für den neuen Güterbahnhof gilt es noch zu definieren.
- Die Verlagerung der Bahntrasse um das Werk der Total Bitumen Deutschland GmbH herum, da die aktuelle Bahntrassenführung durch das Werk ein Sicherheitsrisiko darstellt.

ÖPNV

- Mit der Elektrifizierung wird sofort die direkte Anbindung der Nordbahn zwischen dem Flamburger Hauptbahnhof und der Stadt Brunsbüttel ermöglicht.
- Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene erfordert einen zusätzlichen Bahnsteig in Wilster und in Brunsbüttel am Fähranleger Süd,

Erwiderung

Die positiven Rückmeldungen zur Elektrifizierung der Marschbahn nehmen wir gerne zur Kenntnis. Das Projekt soll nun in der Tat mit Hochdruck vorangebracht werden.

Die Elektrifizierung Wilster - Brunsbüttel wird durch den BVWP sichergestellt. Der Eisenbahngüterverkehr ist wiederum nicht Aufgabe der NAH.SH, welche sich um den SPNV kümmert. Eine Streckenreaktivierung nach Brunsbüttel ist von der Nachfrage und der Finanzierung abhängig. Sollten diese Aspekte positiv beantwortet werden, ist eine Reaktivierung denkbar. Die ungünstige Lage des Bahnhofes in Brunsbüttel ist aber zu bedenken.

Stellungnahme

Nr. 3 Hamburg - Elmshorn / S4-West

- Ergänzung der Strecke Pinneberg - Elmshorn um ein drittes und abschnittsweise um ein viertes Gleis

Stellungnahme: Die Ergänzung der Strecke Pinneberg - Elmshorn um ein drittes und abschnittsweise um ein viertes Gleis wird begrüßt. Es sollte sichergestellt werden, dass die neuen Trassen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr nutzbar ist. Eine entsprechende Klarstellung über die geplanten technischen Ausstattungen der Trassen ist notwendig.

Erwiderung

Das dritte und vierte Gleis werden zumindest für alle Personenzüge nutzbar sein. Eine Nutzbarkeit für den Güterverkehr muss untersucht werden.

Stellungnahme

Nr. 17 Streckenverkürzung Elmshorn - Horst - Itzehoe

- Beschleunigung der Marschbahn um ca. 15 Minuten und Verbesserung der Fernverkehrsanschlüsse in Hamburg
- Ausweitung der RB-Verkehre über Glückstadt zum Halbstundentakt
- Beseitigung von Trassenkonflikten zwischen langsamem: Regionalverkehr mit Fern- und schnellem Regionalverkehr

Stellungnahme: Der Kreis Steinburg erkennt die Vorteile in einer Neubaustrecke zwischen Elmshorn und Itzehoe entlang der Autobahn, um die Fahrtzeit um rund 15 Minuten zu reduzieren. Bei der Konkretisierung dieses Vorhabens ist zu gewährleisten, dass die Realisierung des Baus der A 20 nicht gefährdet wird und die schnelle und eng getaktete Schienenverkehrsanbindung Glückstadts an die Metropole Hamburg als Regionalexpresshaltepunkt in keiner Weise beeinträchtigt und langfristig gesichert wird. Die Stadt Glückstadt kann ihre Funktion als Entwicklungs- und Entlastungsort für die Metropolregion Hamburg nur erfüllen, wenn eine schnelle und eng getaktete Schienenverkehrsanbindung an die Metropole Hamburg gewährleistet ist. Für die übrigen Bahnanbindungen in Herzhorn, Kremperheide und Krempe muss gewährleistet sein, dass die heutige Anbindungstaktung erhalten bleibt.

Erwiderung

Durch die neue Direktverbindung Itzehoe - Horst - Elmshorn würden die Verkehre über Glückstadt gestärkt werden können, da dann Fern- und Regionalverkehr entflechtet werden würden. Die heutige Taktung würde mindestens beibehalten. Ein Zusammenhang zum Ausbau der A 20 wird nicht gesehen.

Stellungnahme

Taktverdichtungen und Kapazitätsverbesserung

- Die Reisezeiten im Bahnverkehr sollen in ganz Schleswig-Holstein deutlich verkürzt werden. Hierzu gehört auch eine mögliche Taktverdichtung bis 2030 oder später auf der Strecke des RE nach IZ auf alle 60 min.
- Um dies zu erreichen, sollen verschiedene Infrastrukturprojekte im Harnburger Umland und an anderen neuralgischen Punkten in Schleswig-Holstein umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem das Großprojekt "S4 West" und der Ausbau der Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Westerland.

Stellungnahme: Das Ziel der Taktverdichtungen und Kapazitätsverbesserung im schleswig-holsteinischen Netz werden seitens des Kreises Steinburg begrüßt. Bereits in der Stellungnahme des Zweckverbandes ÖPNV Kreis Steinburg zum 4. LNVP wurde der Bau eines dritten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg/Krupunder zur Beseitigung des Engpasses im Personen- und Güterverkehr entlang der Bahnstrecke Elmshorn Hamburg gefordert. Mit dem Projekt "S4 West" (Nr.3, Maßnahmen ab 2027) wird nun der Forderung im Personenverkehr Rechnung getragen, die Forderung nach dem Ausbau des Güterverkehrs bleibt aber bestehen.

Erwiderung

Wir nehmen die positive Stellungnahme zur Kenntnis. Bezüglich des Güterverkehrs ist zu sagen, dass auch dieser vom Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn (Projekt S 4 West) profitiert.

Stellungnahme

Kapitel 5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

5.3.1 SPNV-Stationen

Nr. 1 Neue Stationen an den bestehenden Bahnstrecken

- Vaale (2026)
- Zeithorizont: 2026, im bisherigen Finanzierungsplan enthalten

Stellungnahme: Der Kreis Steinburg begrüßt die Realisierung eines Bahnhaltes in Vaale, da dadurch der nördliche Teil des Kreisgebiets an das SPNV-Netz angeschlossen wird. Die NAH.SH hat Ende des vergangenen Jahres eine Realisierung des Bahnhaltes in Vaale innerhalb von vier Jahren in Aussicht gestellt. Daraufhin hat die Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV Steinburg im Dezember 2020 ein Umsetzungskonzept beschlossen, das den Zubringerverkehr vom und zum Bahnhof in Vaale sicherstellt, sobald der Bahnhof ertüchtigt und in den Fahrplan der Regionalbahn eingebunden ist. Vor diesem Hintergrund fordert der Kreis eine zügigere Realisierung.

Erwiderung

Der Wunsch ist nachvollziehbar, eine Realisierung des Haltepunkts vor 2026 erscheint aktuell aber leider unwahrscheinlich.

Stellungnahme

Nr. 5 neue Stationen ab 2027 :

- Um Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre als wichtiger Baustein für die Verkehrswende zu nutzen ist der Bau/die Reaktivierung mehrerer Bahnhöfe geplant.
- u.a. Itzehoe, Alsen und Kiebitzreihe auf der Marschbahn

Stellungnahme; Es wird um schnellstmögliche Umsetzung seitens des Kreises Steinburg gebeten.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die zustimmende Stellungnahme.

Stellungnahme

5.3.2 Barrierefreiheit von Stationen, der Fahrgastinformation und der Fahrzeuge

- Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausstattung von Bahnstationen wird weiter verbessert
- Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen
- Weitere Verbesserung der Fahrgastinformation unter besonderer Berücksichtigung der

Belange mobilitätseingeschränkter Personen und seh- und hörbehinderter Personen

- Fortführung des Aufbaus: der Datenbank zur Barrierefreiheit von Bushaltestellen
- Barrierefreiheit aller im SPNV in Schleswig-Holstein eingesetzten Fahrzeuge.

Stellungnahme: Die genannten Ziele werden seitens des Kreises Steinburg ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele und Maßnahmen unterstützt werden.

Stellungnahme

5.3.3 Busverkehr

- Für eine umfassende Verbesserung des ÖPNV in Schleswig-Holstein ist es von Interesse, dass das SPNV-Netz um qualifizierte überregionale Busverbindungen ergänzt wird
- Hierzu gehören auch die starken Achsen Itzehoe-Wrist und Brunsbüttel - Itzehoe.
- Die Angebotsstandards auf den starken Achsen sollen sich an denen des SPNV orientieren. Die Busse verkehren daher täglich mindestens im Stundentakt.
- Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale
- Investitionen in bessere Haltestellen (höherer Wartekomfort), Bevorrechtigungsmaßnahmen, barrierefreie Haltestellen, Fahrradabstellanlagen entlang der überregionalen Buslinien
- Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen Nahverkehr liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Diese Zuständigkeiten sollen für die vorgeschlagenen überregionalen Buslinien bestehen bleiben. Die NAH.SH könnte beim Aufbau der überregionalen Buslinien eine koordinierende Rolle einnehmen.

Hinweise: Auf der genannten Achse Brunsbüttel - Itzehoe besteht bereits eine Schnellbuslinie. Diese gilt als Schienenersatzverkehr und liegt in Trägerschaft des Landes. Der Kreis setzt ab 2022 ein Konzept der "starken Linien" um, das mit einem "Grundnetz" das das Ziel verfolgt, alle Gemeinden mit mehr als 1.000 Einwohnern im 1-2 Stundentakt an den ÖPNV anzubinden.

Stellungnahme: Der Aufbau überregionaler Buslinien als Ergänzung zu dem bestehendem SPNV und Buslinienverkehr ist grundsätzlich zu begrüßen. Das Konzept ist allerdings bezüglich folgender Punkte zu konkretisieren:

- Zielsetzung der Einrichtung der neuen Linien
- Konkurrenzsituationen zu bestehenden Buslinien
- Aufgabenträgerschaft und Finanzierung

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen. Wir weisen darauf hin, dass es sich nicht explizit um die Einrichtung neuer Linien handelt, sondern zumeist eine Weiterentwicklung von bereits bestehenden Buslinien. Eine Umsetzung und Abwägung obliegt dabei den zuständigen Aufgabenträgern.

Stellungnahme

5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

- Weiterentwicklung des Tarifs, z.B. Einführung des NAH.SH Jobtickets, Semesterticket
- Einfachere Nutzung des ÖPNVs; Abbau von Zugangshemmnissen.

Stellungnahme: Der Kreis begrüßt die geplanten Weiterentwicklungsmaßnahmen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen im Bereich Tarif unterstützt werden.

Stellungnahme

5.3.6 Antriebswende

- Klimaneutraler SPNV, Zeithorizont: bis 2030
- Langfristig weitergehende Elektrifizierung von Bahnstrecken, Bezug von regional erzeugtem Windstrom

Stellungnahme: Das Ziel wird begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele im Bereich Antriebswende Zustimmung finden.

A0044#15

Stellungnahme

Stellungnahme des Kreises als Straßenbaulastträger

Relevant für den Straßenbaulastträger sind folgende Planungen:

- Bahnstreckenverlegungen und damit einhergehende Querungen von Kreisstraßen, wie die Streckenverkürzung Elmshorn-Itzehoe: Die Marschbahn Hamburg-Westerland weist eine besonders ungünstige Streckenführung zwischen Elmshorn und Heide auf, daher soll zwischen Niebüll und Westerland die Strecke weitgehend zweigleisig ausgebaut werden. Zwischen Horst an der Strecke Elmshorn–Neumünster und Lägerdorf bei Itzehoe sollten neue Gleise parallel zur Bundesautobahn A 23 verlegt werden.
- Umgestaltung von Bahnübergängen bspw. aufgrund von Gleiserweiterungen
- Umgestaltung der Verkehrsstationen zur Sicherstellung eines durchgehend stufenfreien Zugangs.

Gegen Bauvorhaben des o.g. Entwurfs, wie Bahnstreckenverlegungen, Bahnübergangsumgestaltung und barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen etc. bestehen aus Sicht des Trägers der Straßenbaulast folgende Bedenken bzw. werden folgende Hinweise gegeben:

- Die geplanten baulichen Maßnahmen, insbesondere die Bahnstreckenverlegung werden wahrscheinlich Kreuzungen von bestehenden Kreisstraßen beinhalten. Die Ausführungsplanung sollte in: enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger erfolgen. Gleiches gilt für Umgestaltungsvorhaben, sofern sie Kreisstraßen betreffen.
- Detaillierte Ausführungen dazu sind an dieser Stelle nicht möglich, diese können erst nach einer Konkretisierung der verschiedenen Maßnahmen erstellt werden.
- Viele Kreisstraßen (z.B. .K10, K48) und angegliederte Brückenbauwerke im Kreis Steinburg sind gewichtsbeschränkt, hier muss bei evtl. Baumaßnahmen mit dem dazugehörigen Bauverkehr entweder eine Ausnahmegenehmigung bei der Verkehrsaufsicht des Kreises Steinburg, Adenauerallee 8, 25524 Itzehoe beantragt, bzw. die Routenführung angepasst werden.
- Unter Umständen ist eine Ertüchtigung von Kreisstraßen/Brücken angezeigt. Hierfür sind Gestattungsverträge zu schließen.
- im Falle einer Kreuzung. von Kreisstraßen ist ebenfalls ein Gestattungsvertrag zu schließen unter Berücksichtigung eventueller Ausbauabsichten des Kreises sowie der Technischen Bestimmungen und weiteren Auflagen des Kreises.
- Für eventuelle Zufahrten zu Kreisstraßen sind Sondernutzungsverträge zu schließen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im weiteren Planungsverfahren ist eine enge Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger selbstverständlich.

Amt Kellinghusen bzw. Gemeinde Brokstedt

D0073#1

Stellungnahme

S. 86 "wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen" hier sollte die Achse Hohenwestedt Aukrug Brokstedt (Bahnhof) aufgenommen werden.

Erwiderung

Die Achse erfüllt nicht die Kriterien für eine Aufnahme.

D0073#2

Stellungnahme

S. 94 Es fehlt die "farbliche Unterlegung" des Kreises Steinburg im HVV.

Erwiderung

Der Hinweis wird umgesetzt.

Stadt Kellinghusen

D0105#1

Stellungnahme

Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zum LNVP 2022 bis 2027

Die im LNVP formulierten Ziele werden begrüßt und unterstützen dabei, den Nahverkehr nachhaltig und marktgerecht weiterzuentwickeln sowie einen Beitrag zur Verkehrs bzw. Mobilitätswende zu leisten.

Für die Stadt Kellinghusen stellt die bereits seit längerer Zeit geplante Reaktivierung der Strecke von Wrist nach Kellinghusen einen wichtigen verkehrspolitischen Mehrwert dar.

Die schon im Beteiligungsverfahren zum LNVP 2013-2017 aufgezeigten Vorteile haben weiterhin Bestand und viele zukünftige Nutzer*innen aus der Region warten auf die Reaktivierung.

Die Planungsleistungen und Genehmigungsverfahren sollten zügig vorangetrieben werden, um dieses hocheffiziente und priorisierte Projekt im Planungszeitraum 2022-2027 realisieren zu können.

Erwiderung

Der LNVP bringt zum Ausdruck, dass auch das Land die Reaktivierung des Streckenabschnitts der 1221 von Wrist nach Kellinghusen mit Nachdruck verfolgt. Die Vorteile, die die Reaktivierung für Kellinghusen und die Region bringen, sind bekannt und Grund für das Engagement der NAH.SH.

Kreis Stormarn

Stadt Reinbek

A0019#1

Stellungnahme

Die Stadt Reinbek begrüßt den Beschluss des Landtags vom 18.6.2021, die S-Bahntakte schnellstmöglich auf einen 10-Minutentakt zu verdichten und auch auf der S21 einen nächtlichen Stundentakt einzuführen.

Es wird erwartet, dass auf der S21 zwischen Bergedorf und Aumühle kurzfristig zum Fahrplanwechsel 2021/22 im Dezember d.J. in der Nachmittags-/Abend-HVZ ein 10-Minutentakt eingerichtet und auf der S21 ein nächtlicher Stundentakt eingeführt wird. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Einführung eines ganztägigen 10-Minutentaktes schnellstmöglich umgesetzt wird.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

A0020#1

Stellungnahme

Die geplanten Ziele des landesweiten Nahverkehrsplanes 2022 bis 2027 werden ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele Zustimmung finden.

Stellungnahme

Gerade in Bezug auf die Barrierefreiheit (Ziel 3) kann im Umfeld des Bahnhofes von Bargteheide allerdings nicht davon gesprochen werden, dass diese umgesetzt ist bzw. mit Blick auf die anstehenden S4-Planungen umgesetzt werden wird. Aktuell ist die Erreichbarkeit des Mittelbahnsteiges von Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, kaum realisierbar, da das Gefälle dorthin nicht bewältigt werden kann.

Seit Jahren wird zudem berechtigterweise angemerkt, dass auch die Regionalbahn wegen zu niedriger Bahnsteige gerade für diesen Personenkreis nicht nutzbar ist. Selbst mit der Realisierung des Neubaus der S-Bahnlinie 54 (Ost) Hamburg - Bad Oldesloe und dem erforderlichen Umbau im Bereich des Bahnhofes Bargteheides lässt sich erkennen, dass eine Verbesserung im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Bargteheider Bahnsteige sowie auch des Umfeldes nicht eintreten wird. Gespräche mit der DB Netz AG im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen lassen vermuten, dass das Thema Barrierefreiheit im Umfeld des Bahnhofes Bargteheide und im Ablauf der Nutzung des Schienenverkehrs wenig Bedeutung erhalten hat. Die Stadt Bargteheide erhofft sich im weiteren Planfeststellungsverfahren seitens der NAH.SH GmbH Unterstützung gegenüber der planenden DB Netz AG, insbesondere die Kritikpunkte hinsichtlich der Schaffung von (100%iger) Barrierefreiheit (Ziel 3) auch ausdrücklich nachzukommen.

Erwiderung

Die Fragestellungen zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofes Bargteheide sind der NAH.SH bekannt. Die NAH.SH wird weiterhin darauf hinwirken, dass der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld in Bargteheide im Zuge des Ausbaus der S 4 Ost weitestgehend barrierefrei ausgebaut werden.

Stellungnahme

Der LNVP sieht keine direkte Verbindung zwischen Lübeck und Bargteheide vor. Derzeit müssen Pendelnde entweder in Bad Oldesloe oder in Ahrensburg umsteigen, um von Lübeck nach Bargteheide zu gelangen oder umgekehrt, obwohl sich der Bargteheider Bahnhof direkt an der Strecke Lübeck - Hamburg befindet. Um im Sinne des Klimaschutzes mehr Menschen ob beim Pendeln, zum Einkaufen oder aus touristischen Gründen dazu zu bewegen, auf die Bahn umzusteigen, ist eine direkte Anbindung von Bargteheide nach Lübeck erforderlich. Hierfür sollte mithilfe des LNVPs vor allem unter dem Aspekt des selbstgesteckten Zieles 1 (Generieren von mehr Nachfrage) eine Forderung aufgestellt werden.

- Eine regelmäßige Regionalexpress-Direktverbindung soll für den Bahnhof Bargteheide vorgesehen werden.
- Die Regionalbahn 82 sollte mit Halt in Bargteheide fortgeführt werden und hier eine weitere Verbindung nach Gartenholz und Ahrensburg zu etablieren.

Erwiderung

In Bad Oldesloe bestehen auch in Zukunft attraktive Anschlüsse zwischen den RE8 und der RB81/S4, sodass eine Reisekette Bargteheide - Lübeck besteht. Durch einen Halt in Bargteheide würde sich die Fahrzeit für viele Pendler aus Bad Oldesloe und Lübeck um rund 2 Minuten je Richtung verlängern. Ein Halt in Bargteheide würde daher in Summe zu einer Verschlechterung führen.

Stellungnahme

- Die Forderung Bargteheide in die Tarifzone A-B des HVV-Tarifes aufzunehmen bleibt bestehen, um ein attraktiveres Angebot für alle Bahnfahrer zu schaffen.
- Die Fahrtkosten für eine Fahrt von Bargteheide in Richtung Lübeck sollten an die Fahrtkosten Richtung Hamburg angeglichen werden. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein soll gleich attraktiv sein, unabhängig davon in welche Richtung der Fahrgast fahren möchte.

Erwiderung

Erfahrungen in verschiedenen Verbänden haben gezeigt, dass pauschale Preissenkungen nicht geeignet sind, um Fahrgäste für Bus und Bahn zu begeistern. Während die Kosten für Tarifsубventionen hoch sind, werden wenig neue Fahrgäste gewonnen. Gleichzeitig würde das Geld für Investitionen in neue Züge und dichtere Takte fehlen.

A0020#5

Stellungnahme

- Durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Bad Oldesloe - Neumünster ist darauf zu achten, dass keine Mehrbelastung für die Stadt Bargteheide entsteht.

Erwiderung

Geplant ist, die Strecke Neumünster - Bad Oldesloe zu elektrifizieren und auszubauen. Damit stünde sie für etwaige Umleiterverkehre zur Verfügung, um etwa die Strecke Pinneberg - Elmshorn zu umfahren. Zudem ist die Führung eines zusätzlichen stündlichen REs Hamburg - Bad Oldesloe - Neumünster - Kiel vorgesehen. Die Mehrbelastungen sind also sehr begrenzt.

Stadt Bad Oldesloe

A0021#1

Stellungnahme

Die stark zunehmende Anzahl von Güterzügen durch die Fehmarn-Belt-Querung erfordert aus Sicht der Stadt Bad Oldesloe ein zusätzliches Gleis auf der Strecke Lübeck - Hamburg sowie zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf den Lärmschutz.

Erwiderung

Die heute bestehende Strecke kann durch zusätzliche Signale kapazitätsmäßig weiter ausgebaut werden. Dadurch können weitere Züge verkehren. Der Lärmschutz wird im Rahmen der FBQ-Hinterlandanbindung betrachtet.

Stellungnahme

Die Verlängerung der S4 bis Bad Oldesloe bedeutet für Pendlerinnen und Pendler nach Hamburg keine Vorteile, da der 60-Minuten-Takt unverändert bleibt zur bisherigen Regionalbahn. Die Fahrzeit mit der S4 von Bad Oldesloe in Richtung Hamburg wird sich sogar durch die zusätzlich geplanten Haltestellen verlängern. Die Stadt Bad Oldesloe fordert daher die Verlängerung des zusätzlichen Gleises über Ahrensburg hinaus bis Bad Oldesloe sowie die Ausweitung des 20-Minuten-Taktes der S4 von Bargtheide bis Bad Oldesloe.

Erwiderung

Ziel der S4 Ost ist es, auf der Strecke Bad Oldesloe - Hamburg trotz des zusätzlich zu erwartenden Verkehrs von der Fehmarnbeltquerung einen guten und stabilen Nahverkehr anbieten zu können und die sehr angespannte Situation im Hamburger Hauptbahnhof auf den Regionalverkehrsgleisen zu verbessern.

Die Fahrzeit der S4 vom Hamburger Hbf nach Bad Oldesloe wird voraussichtlich 2 bis 3 min kürzer als die der RB 81 heute sein (40 bzw. 41 statt 43 min). Darüber hinaus bietet die S4 eine umsteigefreie Direktverbindung durch den Hamburger City-Tunnel in das Hamburger Stadtzentrum. Zudem werden in Bad Oldesloe mit dem RE8 und RE80 weiterhin schnellere Direktverbindungen zum Hauptbahnhof bestehen.

Die zusätzlichen Gleise zwischen Hamburg und Ahrensburg werden die Verkehre auf diesem Abschnitt entmischen und für mehr Stabilität sorgen. Davon werden auch die Fahrgäste aus Bad Oldesloe profitieren. Die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise nordöstlich von Ahrensburg konnte auf Grundlage der prognostizierten Verkehre (neben SPNV auch Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr) noch nicht nachgewiesen werden, sodass für diese weder eine Finanzierungs- noch eine Planfeststellungsgrundlage besteht.

Für einen 20-Minutentakt zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe sehen wir derzeit keine ausreichende Nachfrage.

A0021#3

Stellungnahme

Die Priorisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster mit Fertigstellung 2030 wird abgelehnt und es wird beantragt, die Priorisierung aufzuheben. Die hohe Überlastung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck kann keine weitere Belastung durch zusätzliche Verkehrsströme verkraften, hier insbesondere durch zusätzlichen Güterverkehr. Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe soll eine Ausweichstrecke für überregionale Züge und den Güterverkehr bei Betriebsstörungen der Elmshorner Strecke geschaffen werden. Dieser Verkehr kann nach dem jetzigen Planungsstand gar nicht von der Strecke Hamburg - Lübeck aufgenommen werden. Hier sei noch zu erwähnen, dass durch die Fehmarnbeltquerung ein weiterer Verkehrszuwachs entsteht. Deshalb kann der Ausbau Neumünster - Bad Oldesloe erst ins Auge gefasst werden, wenn die Hauptstrecke Hamburg - Lübeck unter Berücksichtigung des neuen Zuwachses ausgebaut wurde. Eine überlastete Hauptstrecke, die unweigerlich störanfällig ist, führt nicht zu einer Attraktivität, von einem Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Erwiderung

Durch den neuen RE Kiel - Neumünster - Hamburg kann die Attraktivität des Bahnverkehrs gesteigert werden, daher ist eine hohe Priorität dieser Maßnahme angebracht.

Im Rahmen des Ausbaus der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe wird auch die Weiterfahrt von Bad Oldesloe nach Hamburg untersucht werden. Dabei wird insbesondere die Kapazität der Strecke Bad Oldesloe - Hamburg berücksichtigt und ggf. angepasst werden. Hierfür wird unter Berücksichtigung der Zugzahlprognosen untersucht werden, ob die Strecke eine ausreichende Kapazität aufweist, um eine weitere SPNV-Linie aufzunehmen oder ob ein Ausbau der Strecke erforderlich wird.

Verkehrsausschuss Kreis Stormann

A0022#1

Stellungnahme

Änderungsantrag zur Sitzungsvorlage 2021/4145

zu Maßnahmen Entwurf Anlage 2 Pos. 5

Entwurf Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) Beteiligungsverfahren

Antrag:

Die Priorisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Bad Oldesloe Bad Segeberg Neumünster mit Fertigstellung 2030 wird abgelehnt und beantragt, die Priorisierung aufzuheben.

Begründung:

Die hohe Auslastung mit teilweiser Überlastung der Bahnstrecke Reinfeld Hamburg lässt keine weiteren Belastungen durch zusätzliche Verkehrsströme zu, schon gar nicht im Güterverkehr.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke NMS OD soll nicht nur eine Ausweichstrecke für überregionale Züge und dem Güterverkehr bei Betriebsstörungen der Elmshorner Strecke geschaffen werden. Damit wird besonders ein durchaus interessanter neuer Verkehr generiert zwischen Flensburg / Kiel und Hamburg und Lübeck. Dieser aber kann nach dem jetzigen Planungsstand gar nicht von der Hauptstrecke Hamburg Lübeck aufgenommen werden. Trotz künftigem Ausbau hat sie sowohl den Verkehrszuwachs der Fehmarnbeltquerung zu verkraften sowie eine von Allen gewollte Steigerung des Personenverkehrs von mehr als 25 %.

Daher kann ein solcher Ausbau erst ins Auge gefasst werden, wenn die Hauptstrecke Hamburg Lübeck unter Berücksichtigung des neuen Zuwachses ausgebaut wurde, denn nur ein reibungsloser Zugverkehr steigert die

Attraktivität des Wechsels von Auto auf öffentlichen Nahverkehr.

Laut Bundesverkehrswegeplan für 2030, also nach der Inbetriebnahme der S4, sind auf der Strecke Hamburg Ahrensburg immer noch Überlastungen mit über 110%. Die geforderte Kreuzungsmöglichkeit in Fresenburg kann man nur als Indiz für einen Anschluss an die Strecke HH-HL bei Reinfeld in Richtung Lübeck deuten.

Erwiderung

Durch den neuen RE Kiel - Neumünster - Hamburg kann die Attraktivität des Bahnverkehrs gesteigert werden, daher ist eine hohe Priorität dieser Maßnahme angebracht.

Im Rahmen des Ausbaus der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe wird auch die Weiterfahrt von Bad Oldesloe nach Hamburg untersucht werden. Dabei wird insbesondere die Kapazität der Strecke Bad Oldesloe - Hamburg berücksichtigt und ggf. angepasst werden. Hierfür wird unter Berücksichtigung der Zugzahlprognosen untersucht werden, ob die Strecke eine ausreichende Kapazität aufweist, um eine weitere SPNV-Linie aufzunehmen oder ob ein Ausbau der Strecke erforderlich wird.

D0124

D0124#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.6 Antriebswende

Aus Sicht des Kreises sollte diese Formulierung wie folgt ergänzt werden:

Es sind finanzielle Anreize zu schaffen (z.B. über Förderprogramme), die es den OSPV-Aufgabenträgern ermöglichen, den Vorgaben der Clean-Vehicles-Richtlinie Rechnung zu tragen, ohne hohe finanzielle Mehrbelastungen in den Haushalten der Kreise und kreisfreien Städte zu verursachen.

Erwiderung

Die Formulierung wird nicht übernommen.

LAG Gleichstellung SH

A0002

A0002#1

Stellungnahme

Während Mobilität aus verkehrsplanerischer Sicht innerhalb der durch Verwaltung und Politik bereitgestellten baulich-räumlichen Strukturen stattfindet, betrachtet die soziale Dimension von Mobilität - so wie sie auch die kommunalen Gleichstellungsbeauftragten Schleswig-Holsteins im Blick haben - Teilhabemöglichkeiten und niedrigschwellige Zugangschancen für Alle: Mobilität ist in diesem Sinne das Grundbedürfnis nach Selbstbestimmung sowie Garantin für Lebensqualität und Inklusion.

Davon ausgehend ist eine differenzierte Betrachtung von Mobilität hinsichtlich der Nutzer:innen, der Bedürfnisse und des vorhandenen Mobilitätsangebots unabdingbar - auch und vor allem für den LNVP.

Erst die differenzierte Betrachtung von Mobilitätsangeboten anhand der sogenannten Gendergruppen (Kinder/Jugendliche, Personen mit Familien-/Erziehungsarbeit, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen in schwierigen sozialen/wirtschaftlichen Verhältnissen) ermöglicht eine differenzierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung.

Erwiderung

Die Bedürfnisse aller Fahrgäste stehen bei Ausschreibungen, Planungen und Bauprojekten der NAH.SH im Fokus. Ihre Hinweise hierzu werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Vor diesem Hintergrund stellen wir der Stellungnahme zum LNVP 2022-2027 das vom Kreis Stormarn in den Jahren 2019-2020 erstellte Gutachten „Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten“, das im Anhang beigefügt ist, voran.

Dieses Gutachten betritt in Schleswig-Holstein Neuland:

Einerseits richtet es den Blick auf die Nutzer:innen des ÖPNV, die andere Mobilitätsbedürfnisse haben, als die tradierten Wegeketten der Schüler:innenverkehre und des am männlichen Berufspendler orientierten Berufsverkehrs. Andererseits hat es zum Ziel, die Bedarfe der Personen zu erfassen, die den ÖPNV (bisher) nicht nutzen oder bei passgenaueren Angeboten vermehrt nutzen würden. Insbesondere in den ländlichen Regionen Schleswig-Holsteins sowie mit Blick auf Nutzer:innen mit komplexen Wegeketten erscheint es aus unserer Sicht dringend geboten, eine solche Studie landesweit aufzulegen.

Erwiderung

Vielen Dank für den Hinweis zu dem Gutachten aus dem Kreis Stormarn.

Ihre Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Wir begrüßen den Ausbau der Bahnhöfe ausdrücklich dahingehend, dass sie sowohl von Menschen mit unterschiedlichen Handicaps, als auch von Personen mit Sorgeaufgaben und entsprechenden Hilfsmitteln (Gehhilfen, Kinderwägen, Rollstühlen) gut nutzbar sind. Der Ausbau von Bahnhöfen zu Infrastrukturangeboten ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Stellungnahme

Barrierefreiheit ist jedoch weiter zu fassen. So sind aus Gleichstellungssicht Sicherheitsaspekte wie gute Beleuchtung, Einsichtigkeit in alle Wege und Notrufsysteme, die funktionieren zur Reduzierung von Angsträumen zwingend geboten. Darüber hinaus zählt auch die Verwendung ‚leichter Sprache‘ auf Bahnhofstafeln, Beschilderungen, Haltestellen, Anzeigen etc. zur Barrierefreiheit.

Erwiderung

Die NAH.SH unterstützt ihre Anmerkungen ausdrücklich. Bei allen Maßnahmen wird insbesondere auf die von ihnen genannten Themen in den Planungen geachtet, um so für alle Reisenden ein sicheres und angenehmes Reisen zu gewährleisten.

Auch in Bezug auf die Fahrgastinformation achten wir grundsätzlich auf die von ihnen genannten Hinweise.

Stellungnahme

Taktung:

Da wir nach wie vor in einer Gesellschaft leben, die Sorgearbeit zum Großteil bei Frauen verortet, sind deren Wegeketten häufig länger und von mehr Unterbrechungen geprägt. Personen, die Sorgeverpflichtungen mit Berufstätigkeit verbinden und/oder in systemrelevanten Berufen häufig im Schichtdienst arbeiten, benötigen andere Taktungen, Knotenpunkte oder On-Demand-Verkehre, als solche, die morgens zur Arbeit ein- und abends auspendeln.

Erwiderung

Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Tarifgestaltung:

Im Regelsatz des ALG II sind Kosten für Mobilität mit 40,00€ monatlich beziffert.

Für Menschen mit geringen Einkommen (auch Rente oder Erwerbseinkommen) sind die Fahrpreise im ÖPNV in der Regel nicht erschwinglich. Mobilität darf nicht zu sozialer Ungleichheit und mobilitätsbezogener sozialer Exklusion führen.

Es bedarf daher aus Sicht der LAG dringend der Einführung eines unkompliziert zu erwerbenden und sozial verträglichen Mobilitätstickets. Die Länder Berlin und Brandenburg können als Beispiel hierfür herangezogen werden.

Erwiderung

Im Rahmen des Tarifentwicklungsplans wird auch über mögliche Tickets für Menschen mit geringem Einkommen nachgedacht.

A0002#7

Stellungnahme

Ansonsten ist ein nachvollziehbares und verständliches Tarifsysteem für das ganze Land wünschenswert.

Erwiderung

Dieser Wunsch ist nachvollziehbar. Im Rahmen des Projekts Tarifentwicklungsplan wird daran gearbeitet.

Stellungnahme

Die LAG der hauptamtlichen kommunalen Gleichstellungsbeauftragten empfiehlt darüber hinaus die Verankerung des Gender Mainstreamings-Prinzip im LNVP. Nur so sind eine differenzierte Nutzer:innen-gerechte Gestaltung der Mobilitätsangebote und die Chancengerechtigkeit im Sinne von Teilhabechancen gewährleistet.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

A0002#9

Stellungnahme

Geme stehen wir als LAG der hauptamtlichen kommunalen Gleichstellungs- und Frauenbeauftragten S.-H. für diese Zielsetzung an Ihrer Seite und stehen Ihnen für weitere Rückfragen zur Verfügung.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns über Ihre Unterstützung.

Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein

A0014

A0014#1

Stellungnahme

Die Nationalparkverwaltung begrüßt ausdrücklich die Ziele zur Klimaneutralität und besseren Anbindung bzw. stärkeren Auslastung des SPNV im LNVP. Klimaneutralität und CO₂-Reduktion sind unerlässlich auch für den Schutz des Wattenmeeres.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Ziele Zustimmung finden.

A0014#2

Stellungnahme

Wir möchten trotzdem auch an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die Elektrifizierung der Marschbahn im Bereich des Sylt-Dammes zu naturschutzfachlichen Konflikten führen wird, die möglichst frühzeitig im Verfahren berücksichtigt und untersucht werden sollten. Der Sylt-Damm grenzt nördlich und südlich an den Nationalpark "Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer". Darüber hinaus grenzen die Natura2000-Gebiete "NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete" (DE 0916-391) sowie "Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete" (DE 0916-491) an den Sylt-Damm. Das Gebiet des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres ist ebenfalls als UNESCO-Weltnaturerbe ausgezeichnet. In einer vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Marschbahn hat sich als zentraler naturschutzfachlicher Konfliktpunkt der Sylt-Damm herauskristallisiert. Zwar befindet sich der Damm außerhalb des Nationalparks; eine Elektrifizierung der Strecke birgt jedoch die Risiken von sogenannten "spillover"Effekten, also negativen Einflüssen auf die nahegelegenen Schutzgebiete, insbesondere das UNESCO Welterbe Wattenmeer. Das mit der Machbarkeitsstudie beauftragte Planungsbüro teilt die Einschätzung von den Verbänden und der Nationalparkverwaltung, dass ein grundsätzlicher Forschungsbedarf zum Querungsverhalten von Seevögeln am SyltDamm besteht, ohne den das Kollisionsrisiko der Vögel an der Oberleitung nicht ausreichend (oder gerichtsfest) ermittelt werden kann.

Es wird daher zunächst die Durchführung einer Grundlagenstudie zur Abschätzung des Kollisionsrisikos an verschiedenen Punkten des Damms in enger Abstimmung mit Behörden und Verbänden empfohlen.

Diesen Punkt möchten wir als Nationalparkverwaltung auch hier noch einmal deutlich hervorheben und bitten bei weiteren Planungen bezüglich der Elektrifizierung des SyltDamms miteinbezogen zu werden.

Erwiderung

Die Möglichkeiten zur Elektrifizierung des Sylt-Dammes werden im weiteren Verfahren umfangreich untersucht und dabei alle naturschutzfachlichen Belange berücksichtigt. Die Fragen des Vogelschutzes sind in diesem Zusammenhang ebenfalls zu klären.

Landesseniorenrat Schleswig-Holstein e.V.

D0130

D0130#1

Stellungnahme

Der Landesseniorenrat Schleswig-Holstein nimmt Stellung zum Landesweiten Nahverkehrsplan S-H und begrüßt die Verkehrspolitischen Ziele:

1. die verbesserte Streckenversorgung und verbesserte Verkehrsanbindung in der Fläche von S-H, insbesondere die Reaktivierung stillgelegter Schienentrassen.
2. die Verbesserung der Betriebsqualität im Schienen-Personen-Nahverkehr im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zugausfälle mit dem Ziel die Kundenzufriedenheit wiederherzustellen und zu steigern. Hierzu wäre auch eine Fahrkostendifferenzierung u. Fahrpreisgestaltung für behinderte und ältere Menschen anzustreben.
3. Barrierefreiheit aller Verkehrsstationen bis 2030 mit dem Ziel Erreichbarkeit und klare Orientierung für Alle, insbesondere für behinderte und ältere Menschen.
4. Kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit. Ein starker Nahverkehr in der Fläche kann die Erreichbarkeit und die soziale Mobilität erhöhen mit der Möglichkeit den Umstieg auch der Älteren vom PKW für den öffentl. Nahverkehr zu erleichtern.
5. Klimaneutraler Bus- und Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) sollte einen Beitrag zur CO2-Senkung leisten, um die Treibhausgasneutralität bis Mitte d.JH. herbei zu führen.

6. Corona-Auswirkungen überwinden mit verbesserten Hygienebedingungen und größeren Platzverhältnissen in den Personenzügen.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Zustimmung zu unseren Zielen. Die Thematik der differenzierten Fahrpreisgestaltung wird in einer gesonderten Erwiderung beantwortet.

Stellungnahme

Hierzu wäre auch eine Fahrkostendifferenzierung u. Fahrpreisgestaltung für behinderte und ältere Menschen anzustreben.

Erwiderung

Derzeit wird überprüft, wie der Tarif in Schleswig-Holstein weiterentwickelt werden kann. Hierbei untersuchen wir auch die Zweckmäßigkeit einer Differenzierung, beispielsweise nach Nutzergruppen. Grundsätzlich ist aber die Einfachheit und Verständlichkeit des Tarifsystems im Blick zu behalten, um für die Fahrgäste attraktive Tickets zu bieten.

Stellungnahme

Aus der Sicht des Landesseniorenrates sollte das höchste Ziel sein, die Voraussetzungen zur Erfüllung der Grundbedürfnisse aller Bevölkerungsstrukturen zu schaffen, auch der behinderten und älteren Menschen. Hierzu zählen vorrangig die Erreichbarkeit / Sicherheit / und Ordnung. Eine der notwendigen Qualitäten muss die Barrierefreiheit sein, denn nur die barrierefreien Eigenschaften unserer gebauten Umwelt u. Infrastruktur sichert das selbstständige Leben für Alle: Erreichbarkeit und klare Orientierung / Orientierungs- und Leitsysteme / Aufzüge und Rolltreppen im Bahnhofsbereich und Bahnhofsumfeld / deutliche Fahrgastinformationen visuell und akustisch sowie bodengebundene Leitsysteme unter Berücksichtigung der Funktionsanforderungen, die den Gehweg / Fußboden durch Materialwechsel in eine Lauf-, Respekt- und Hinweiszone aufteilt, wobei die Übergänge zwischen den einzelnen Zonen bündig, also ohne Schwellen für Rollstuhlfahrer, mit Orientierungskanten für Blinde, ausgeführt werden müssen.

Die Sicherstellung eines stufenlosen, barrierefreien Zugangs zu Bussen / Bahnen für Alle kann eine bequeme Nutzung des Nahverkehrs gewährleisten.

Erwiderung

Wir unterstützen ihr Anliegen und nehmen ihre Hinweise zur Kenntnis.

D0130#4

Stellungnahme

Die nächste Bahnstation sollte im ländl. Raum nicht weiter als 20 Km vom Wohnort entfernt sein. Um die Erreichbarkeit zu gewährleisten, sollten Zubringertransporte zwischen den Gemeinden / Land abgestimmt und ermöglicht werden.

Erwiderung

Der Vorschlag wird unterstützt und ist Gegenstand aller Planungen in Zusammenarbeit mit den Kreisen und kreisfreien Städten.

Stellungnahme

Um das Vertrauen der Fahrgäste für den SPNV zurück zu gewinnen, spielen Hygiene und Platzverhältnisse eine wichtige Rolle. Um dem Beförderungskomfort Rechnung zu tragen, ist das Abstandsbedürfnis der Fahrgäste zu berücksichtigen, d.h. WC-Einheiten und mehr Platz für dieselbe Anzahl an Fahrgästen, dabei benötigen Rollstuhlfahrer u. ältere Menschen Platz u. Sitzmöglichkeiten auf einer Ebene ohne Stufen. Ebenso sind Mitnahmemöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder zu schaffen. Wir erwarten Mitwirkung bei den weiteren Planungs -u. Ausführungsschritten.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihren Hinweis, den wir zur Kenntnis nehmen. Bei der Ausschreibung neuer Fahrzeuge werden die von Ihnen genannten Aspekte verstärkt berücksichtigt werden.

Stellungnahme

Der Entwurf ist sehr "Ostlastig". Es werden viele Projekte zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Süd-Ost Teil des Landes und wenige Projekte im Westen, speziell im Süd-Westen, ausgewiesen. Auf der Seite 18 finden sich 14 Projekte im Ostteil mit einem Finanzvolumen (Seite 21) von 218 Mio € gegenüber 2 Projekten mit einem Volumen von 70 Mio€ im Westen.

Forderung daraus:

Zuerst eine landesweite Verkehrsinfrastruktur mit den geplanten 288 Mio€ einrichten bevor in einzelnen Regionen der Ausbau außerordentlicher Strukturen erfolgt.

Maßnahmen zur Unterstützung einzelner Betriebe oder Gesellschaften gehen zu Lasten aller Verkehrsteilnehmer und sollten unterbleiben. Das sind Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und nicht des ÖPNV. Beispiel dafür :

- Elektrifizierung der Strecke Dagebüll - Niebüll als Insellösung zur Unterstützung insbesondere der privaten Syltshuttle-Betreiber (S.18).
- Ausbau der Strecke Rendsburg - Seemühlen (S.36) zur Anbindung der Privatfirma Hobby.

Erwiderung

Der Eindruck täuscht, dass Projekt im Osten des Landes bevorzugt würden. Vielmehr sind mit der Elektrifizierung der Marschbahn, der S 4 West (Ausbau Pinneberg - Elmshorn), der S 21 nach Kaltenkirchen, dem vorgezogenen 2+2-Konzept für die Achse Hamburg - Elmshorn (30-min-Takt mit der RB zwischen Hamburg Hbf, Altona, Pinneberg, Prisdorf, Tomesch und Pinneberg) im LNVP wichtige Weichenstellungen für den Schienenverkehr im Westen und Südwesten des Landes verbunden.

Weder die Elektrifizierung der Strecke Niebüll - Dagebüll, noch der Ausbau der Strecke nach Rendsburg-Seemühlen dienen einzelnen Betrieben oder Gesellschaften:

- Mit der Elektrifizierung der Strecke Niebüll - Dagebüll wird die Führung von Direktzügen des Fernverkehrs der DB bis zum Fährbahnhof Dagebüll wesentlich erleichtert. Dies ist im Interesse des Landes Schleswig-Holstein, da die Direktanbindung von großer touristischer Bedeutung ist.

- Mit dem Ausbau der Bahnstrecke nach Rendsburg-Seemühlen werden durch insgesamt drei neue Bahnhaltdepunkte Stadtteile von Rendsburg und Büdelsdorf deutlich besser an den Schienenverkehr angebunden. Dieses Projekt existierte bereits vor dem Ansiedlungswunsch der Fa. Stadler in RD-Mastbrook, die dort die BEMU-Fahrzeuge für den emissionsfreien Betrieb des bisher von Dieselfahrzeugen bedienten Nebenstrecken warten wird. Eine Anbindung der Firma Hobby ist bisher nicht vorgesehen. Sie würde eine Weiterführung der Strecke bis nach Fockbek erfordern.

Stellungnahme

2. Die Tarifstruktur setzt auf großteilige Fahrkarten. Das mag die Buchhaltung bei der Kostenrechnung erleichtern, benachteiligt aber die "Normalfahrgäste", die nur von A nach B wollen und keine SH-Rundreise planen. Dadurch sind die Fahrkarten viel zu teuer. Ein ÖPNV kann nicht kostendeckend arbeiten, weil er für Stoßzeiten Kapazitäten vorhalten muß, die nicht durchgehend ausgelastet sein können und keine Querfinanzierung mit anderen Angeboten (Spezialtarife oder Güterverkehr wie bei der DB z.B.) erfolgen kann.

Forderung daraus:

2.1. Der ÖPNV ist Teil der staatlichen Daseinsfürsorge wie die Wasser- und Stromversorgung oder das Straßennetz. Eine weitgehende öffentliche Finanzierung des ÖPNV ist daher zwingend geboten.

2.2. Die Tarifprodukte müssen kleinteiliger angelegt sein, überschaubar in der Struktur und deutlich billiger.

2.3. Der Verkauf von Fahrkarten über das Internet ist zu befürworten, die APP NAH.SH aber deutlich verbesserungswürdig.

2.4. Die Bedienung der Fahrkartenautomaten muß dringend vereinfacht werden. Mehrfache Ebenenwechsel und die Einbettung in kreative Grafikmasken ohne klare Notwendigkeit sollten unterbleiben. Ein Fahrkartenautomat muß nicht "hübsch" sondern funktional sein.

Erwiderung

Im Nahverkehr in Schleswig-Holstein gibt es für die verschiedenen Fahrtanlässe der Fahrgäste unterschiedliche Tarifprodukte. Es ist möglich, Pauschalfahrkarten zu kaufen, die ein großes Tarifgebiet abdecken (z.B. das Schleswig-Holstein-Ticket der DB oder die Kleingruppenkarte Netz für Bus und Bahn). Selbstverständlich besteht aber auch die Möglichkeit, streckengebundene Fahrkarten von A nach B zu kaufen. Einzelkarten für bestimmte Strecken sind schon ab 1,90 Euro erhältlich.

Wir überprüfen derzeit, wie das Tarifangebot für die Fahrgäste weiterentwickelt werden kann. Dabei werden wir auch untersuchen, wie der Tarif in Schleswig-Holstein für die Fahrgäste noch einfacher und übersichtlicher werden kann. Auch die NAH.SH-App entwickeln wir fortlaufend weiter. Ihren Hinweis zur Bedienung der Fahrkartenautomaten nehmen wir gern auf.

Stellungnahme

3. Die Fahrzeuge -insbesondere die Diesel-Lokomotiven sind den Anforderungen nicht mehr gewachsen (2 Loks für einen Zug notwendig) und häufig Ursache für Verspätungen oder Zugausfälle.

Erwiderung

Die NAH.SH beabsichtigt, die Marschbahn zu elektrifizieren und die Dieselloks durch moderne und weniger störanfällige E-Loks zu ersetzen. Auch auf den übrigen Strecken sollen zukünftig Triebzüge eingesetzt werden, bei denen der Antrieb bereits integriert ist, so dass keine separaten Loks mehr erforderlich sind.

Stellungnahme

Der Personalmangel beim Fahrpersonal führt dazu, dass die Lokführer in 12-Std-Schichten bis über die Grenze des Zumutbaren belastet werden (Sicherheitsrisiko!). Hier kommt NAH SH seiner Verkehrssicherungspflicht und der Fürsorge für das Personal nicht nach. Es ist nicht ausreichend, die Probleme zu katalogisieren.

Forderung daraus:

3.1. Die personelle Ausstattung muß deutlich verbessert werden. Helfen können eine tragbare Arbeitszeitregelung und eine hinreichende Bezahlung. Wo bleiben die Werbekampagnen um Nachwuchs?

Erwiderung

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass das Personalwesen Aufgabe der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Die NAH.SH kann hierauf nur sehr bedingt Einfluss nehmen. Die NAH.SH setzt sich jedoch im Rahmen der Möglichkeiten dafür ein, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen sichere und attraktive Arbeitsplätze haben.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, die arbeitsrechtlichen Vorgaben einzuhalten, die auch Regelungen für Schichtlängen und Ruhepausen beinhalten.

Die NAH.SH sorgt im Rahmen der SPNV-Vergabeverfahren dafür, dass beim Betreiberwechsel von einem Verkehrsunternehmen auf ein anderes die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Recht haben, zu gleichen Konditionen zum neuen Betreiber zu wechseln.

Ferner verankert die NAH.SH in den neuen Verkehrsverträgen des Akkunetzes eine Regelung, dass die zukünftigen Betreiber regelmäßig während der gesamten Dauer des Verkehrsvertrags Personal ausbilden müssen. Dabei ist sogar mehr Personal auszubilden, als im jeweiligen Verkehrsvertrag benötigt wird. Diese Vorgabe soll dazu dienen, dass auf dem Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein mehr qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Damit sollen langfristig Zugausfälle sowie Überlastungen des Personals infolge von Personalengpässen vermieden werden.

Stellungnahme

4. Die Verzahnung von Bahn und Bus ist real zu oft nicht gegeben. Verpasste Anschlüsse sind ärgerlich und untragbar. Bei den derzeitigen und geplanten ausgedünnten Zug-Busfrequenzen sind Wartezeiten von einer Stunde dann die Regel. Die Umstiegszeiten zwischen den Verkehrsmitteln sind sehr häufig unrealistisch kurz. Das schön die Fahrpläne, hat aber nichts mit der Realität zu tun. Schon ein Müllwagen auf der Strasse kann einen Bus so ausbremsen, dass kein Anschluss mehr erreicht wird. Umgekehrt warten Busse nicht auf verspätet eintreffende Züge (S 118).

Forderung daraus:

4.1. Verlängerung der Umsteigezeiten und Wartepflicht der Busse auf ausgewiesene Anschlusszüge.

Erwiderung

Die Problematik ist bekannt und wird fortlaufend geprüft und verbessert. Neue Verkehrsverträge im Busverkehr regeln explizit die Anschlusssituationen zwischen Bus und Bus sowie zwischen Bus und Bahn. Dabei werden auch Wartezeiten festgelegt bis hin zu garantierten Anschlüssen, z.B. bei den letzten Fahrten des Tages. Leider sind diese Verträge noch nicht flächendeckend vorhanden, da die Vertragslaufzeiten in der Regel bis zu 10 Jahre betragen. Auch die verkehrsunternehmensübergreifende technische Anschlussicherung gestaltet sich bislang schwierig. Die Arbeitsgruppe Angebot Bus im Projekt Phönix (siehe Kapitel 3) widmet sich Schwerpunktmäßig der Verbesserung von Anschlusssituationen.

Stellungnahme

Qualitätsmanagement (S.30) zu etablieren, das nur fortgeschrieben, aber nicht umgesetzt wird. Damit kommt nicht ein Lokführer mehr auf die Schiene

Erwiderung

Die NAH.SH hat ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt, das in den Verkehrsverträgen verankert ist. Dieses Qualitätsmanagementsystem wird selbstverständlich auch umgesetzt. Es sieht beispielsweise Anreize für die Verkehrsunternehmen vor, für eine hohe Betriebsqualität zu sorgen und Zugausfälle zu vermeiden. Wenn es beispielsweise infolge von Personalknappheit zu Zugausfällen kommt, so verhängt die NAH.SH im Auftrag des Landes erhebliche Strafzahlungen gegenüber dem EVU. Diese Strafzahlungen dienen auch dazu, dass es sich für die Verkehrsunternehmen finanziell lohnt, mehr Personal vorzuhalten. Nach Einschätzung der NAH.SH trägt das Qualitätsmanagementsystem daher durchaus dazu bei, dass Zugausfälle vermieden werden.

Was die Anzahl der verfügbaren Lokführer angeht, so verpflichtet die NAH.SH die zukünftigen Betreiber der Akkumetz-Verkehrsverträge Ost, Nord und Ost-West dazu, jedes Jahr mehrere Triebfahrzeugführer auszubilden und sie bei Bedarf einzustellen. Diese Vorgaben sind sehr weitreichend und sollen dazu dienen, dass zukünftig mehr Personal zur Verfügung steht als bislang.

Stellungnahme

Zu speziellen Vorhaben an der Westküste :

Die Strecke Itzehoe - Brunsbüttel ist voll ausgebaut und in bestem Zustand, da sie für schwere Güterzüge aus dem Industriegebiet Brunsbüttel und Brunsbüttel-Port genutzt wird. Es verkehren 4-5 Güterzüge täglich. Die Zeitfenster für einen schienengebundenen ÖPNV im Stundentakt sind also gegeben. Die Elektrifizierung der Strecke ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft und wird in nächster Zukunft erfolgen. Die Nordbahn aus Hamburg endet in Itzehoe und wartet dort eine Stunde auf die Rückfahrt. Eine Weiterführung der RB61 über Itzehoe hinaus nach Brunsbüttel und zurück nach Itzehoe im gegebenen Zeitfenster wäre ein rein planerisch administrativer Vorgang, da die technischen Voraussetzungen in naher Zukunft vorhanden wären. So würde eine durch Dauerbaustellen stark beeinträchtigte Buslinie 6600 ersetzt werden können.

Eine entsprechende Planungsvorgabe ist im Verkehrsplan nicht zu finden. Das ist ein schweres Versäumnis.

Erwiderung

Eine Wiederinbetriebnahme des SPNV auf der Bahnstrecke zwischen Wilster und Brunsbüttel könnte nach Realisierung der Elektrifizierung in Erwägung gezogen werden, wenn hierdurch die direkte Durchbindung von Zügen bis nach Hamburg möglich würde und zudem eine attraktive lokale Anbindung des Bahnhofs mit den Siedlungsschwerpunkten in Brunsbüttel organisiert wäre, da diese durch den Nord-Ostsee-Kanal getrennt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird zu gegebener Zeit erneut geprüft werden.

Stellungnahme

Die geplante Streckenverkürzung zwischen Elmshorn und Itzehoe ist für Glückstadt ein Tiefschlag (S69/70). Es ist zu erwarten, dass damit Glückstadt dauerhaft seinen Bahnanschluss verliert. Rückbau statt Ausbau, dass war das fatale Motto der 60er Jahre. Hat man nicht daraus gelernt?

Für eine vermutete Fahrzeitverkürzung von 20 Minuten auf der Strecke Hamburg - Westerland wird der Bahnanschluss einer Mittelstadt geopfert.

Erwiderung

Glückstadt soll selbstverständlich auch weiterhin an den Bahnverkehr angebunden bleiben. Eine Streckenstilllegung der Strecke Elmshorn - Glückstadt - Itzehoe ist nicht geplant. Da Fern- und Güterverkehre nicht mehr über Glückstadt geführt werden würden, könnte der verbleibende Regionalverkehr mit größerer betrieblicher Zuverlässigkeit durchgeführt werden.

D0130#14

Stellungnahme

S-Bahnlinien sind nicht immer erstrebenswert. Sehr viele Pendler aus Pinneberg und Umgebung nutzen NICHT die S-Bahn Pinneberg Hamburg, sondern steigen in die RB, die Hamburg ohne die vielen Zwischenhalte der S-Bahn direkt ansteuert.

Es sollten die Fahrgäste befragt werden, ob diese überhaupt eine S-Bahn statt einer Regionalbahn haben wollen.

Erwiderung

Regionalbahnlinien werden weiterhin zur Verfügung stehen.

Landkreis Harburg

A0042

A0042#1

Stellungnahme

Wir haben folgende Anmerkungen zu dem Projekt 10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg - Geesthacht auf den Seiten 19 und 61 des LNVP Entwurfs.

Es ist aus unserer Sicht wichtig darzustellen, dass Stufe 1 nur eine Variante der Machbarkeitsstudie darstellt, die eine Anbindung an Geesthacht ermöglichen würde (Variante 2.e). Der Plan sollte darauf hinweisen, dass es sich bei dieser Variante lediglich um eine 650m lange Neubautrasse im Straßenraum in Hamburg handelt, und dass bei anderen untersuchten Varianten z.B. direkt nach Nettelnburg keine Neubautrasse benötigt wird.

Weiterhin sollte in der Beschreibung darauf hingewiesen werden, dass es sich bei allen untersuchten Varianten um einen 10-Minuten Takt handelt, und dass nicht nur Geesthacht, sondern auch die Elbmarsch auf niedersächsischer Seite an den SPNV angebunden werden und somit eine echte Alternative zur überlasteten Strecke Lüneburg - Hamburg für Pendler beiderseits der Elbe geschaffen würde.

Für die Stufe 1 ist weder ein Zeithorizont, noch eine Finanzierung dargestellt, dabei sind die Investitionsmittel für den schienengebundenen Nahverkehr (GVFG) gerade versechsfacht worden. Die Länder können über GVFG grundsätzlich die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken fördern und zum Erreichen von Klimazielen befristet bis zum Jahr 2030 auch die Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen fördern, sowie den Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen. Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, den Zeithorizont für dieses wichtige Projekt vor 2030 zu setzen.

Stufe 2 stellt fest, dass der eingleisige Abschnitt zwischen Berliner Tor und Tiefstack zunächst zweigleisig ausgebaut werden müsste, sowie die Einfahrmöglichkeit in den HH Hbf gegeben sein muss. Im August 2021 wurde durch das BVMI verkündet, dass auf Basis einer neuen wirtschaftlichen Bewertung der Deutschlandtakt als Ganzes (mit 181 Einzelprojekten) in den "Vordringlichen Bedarf" aufgerückt ist und somit oberste Priorität bei der Durchführung erhält. Dazu gehören auch Kapazitätssteigerung rund um den Hamburger Knoten, die deutlich über die bisherigen Planungen des BVWP 2030 hinausgehen. Maßnahmen beinhalten im Hamburg Hbf. eine neue Haltestelle für die S-Bahn und Ertüchtigung der Gleise 3 und 4 für den Fern- und Regionalverkehr, womit dieser dann zwei zusätzliche Gleise zur Verfügung hätte. Außerdem sollen Kapazitätssteigerungen auf der Zuführungsstrecke von/nach Büchen erreicht werden durch die Ertüchtigung der Strecke 1245 als Streckengleis in Richtung Büchen. Beide Maßnahmen machen eine Umsetzung der 2. Stufe möglich und sollten daher auch im LNVP Entwurf dargestellt werden. Nachdem die Machbarkeitsstudie mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand im letzten Jahr beendet wurde und festgestellt hat, dass mehrere Varianten das Ziel einer SPNV Anbindung an Geesthacht entlang der vorhandenen Bahnstrecke erreichen könnten, ist es aus unserer Sicht nun umso wichtiger, eine zügige Umsetzung des Projekts zu verfolgen.

Erwiderung

Im Rahmen der Anfang 2020 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zur potenziellen Nutzung der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg - Nettelnburg für die öffentlichen Verkehr, an deren Erarbeitung der Landkreis Harburg beteiligt war, wurde eine Vielzahl verschiedener Betriebskonzepte untersucht und zwei Konzepte als (aufeinander aufbauende) Vorzugsvarianten identifiziert. Diese werden im LNVP als Stufe 1 und Stufe 2 im Kapitel der ab 2027 zu realisierenden Maßnahmen dargestellt. Angesichts des frühen Planungsstandes und begrenzter Planungsressourcen sind für beide Stufen aktuell keine belastbaren Zeithorizonte zu nennen. Die NAH.SH begrüßt das hohe Interesse des Landkreises Harburg an einer zügigen Realisierung dieses Projekts.

Lebenshilfe Schleswig-Holstein e.V.

D0231

D0231#1

Stellungnahme

Es soll mehr und häufiger Busse geben, besonders am Wochenende.

Erwiderung

Für den Busverkehr sind die Kreise und kreisfreien Städte zuständig. Diese legen in ihren regionalen Nahverkehrsplänen fest, welches Angebot es im Busverkehr geben soll.

D0231#2

Stellungnahme

Alle Busse müssen barrierefrei sein.

Erwiderung

Die Barrierefreiheit von Bussen liegt in der Verantwortung der Kreise und kreisfreien Städte. Die NAH.SH stellt lediglich einen Leitfaden zur Barrierefreiheit bereit.

Stellungnahme

Es muss Hilfe beim Einsteigen und Aussteigen an allen Haltestellen geben. Hilfe zum Einsteigen soll entweder durch Menschen oder technisch stattfinden. Personal im Bus kann auch beim Einsteigen und aussteigen aufpassen.

Damit Fahrgäste nicht drängeln oder schubsen.

Zum Beispiel Hilfe beim Benutzen von der Rollstuhlrampe.

Es soll mehr Platz für Rollstuhlfahrer und ähnliche Fahrgäste geben.

Es müssen auch Gruppen mit Rollstuhlfahrern in den Bus passen.

Erwiderung

Der vorliegende LNVP fokussiert sich auf den Schienenpersonennahverkehr. Die Zuständigkeiten für den Busverkehr liegen woanders (siehe oben).

Stellungnahme

Man soll die Umsteigezeit verlängern.

5 Minuten sind zu wenig.

Das gilt gerade auch für Rollis und Rollatoren und geh-, Sehbehinderte oder andere Menschen, die mehr Zeit brauchen.

Das ist ein Problem im demografischen Wandel.

Züge sollen bei Verspätungen warten damit der Anschluss klappt.

Erwiderung

Für die Umsteigezeiten benutzen wir die vorgegeben Werte der DB Station & Service AG, welche für jeden Bahnhof bestimmte Umsteigezeiten festlegt. Die individuell erforderlichen Umsteigezeiten können natürlich im Einzelfall variieren.

Darüber hinaus gibt es für jeden Bahnhof festgelegte Wartezeiten zwischen den Zügen. Je nach Betrieb auf einer Strecke unterscheiden sich auch diese Umsteigezeiten.

Ihre Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Alle Bushaltestellen müssen barrierefrei sein.

Dann können zum Beispiel Rollifahrer gut einsteigen.

Das betrifft auch Bordsteinkanten-höhen.

Es soll kein großer Abstand von der Bordsteinkante beim Halten sein.

Erwiderung

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ist der Baulastträger für Wege und Straßen verantwortlich. Das Land Schleswig-Holstein versucht die Umsetzung zu unterstützen. Zum Beispiel über den von der NAH.SH herausgegebenen Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen. Die vom Land geförderten Maßnahmen zum Bau bzw. Umbau von Bushaltestellen berücksichtigen die Barrierefreiheit auf Grundlage des Leitfadens.

Stellungnahme

Schrift von Fahrplänen muss gut lesbar sein, nicht zu klein. Fahrpläne müssen in der Höhe so hängen, das Rollifahrer und gehende Menschen sie gut lesen können.

Erwiderung

Das Thema Höhe der Fahrpläne wird im Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen der NAH.SH beschrieben, in dem die aktuell geltenden Regeln der Technik zu diesem Thema zusammengetragen sind. Für die konkrete Umsetzung sind die Verkehrsunternehmen bzw. die Kommunen verantwortlich.

Ziel der NAH.SH ist eine landesweite, barrierefreie Fahrgastinformation im gesamten öffentlichen Verkehr. Hierfür laufen bereits einige Projekte.

Stellungnahme

Anzeigetafeln, mit aktueller Anzeige wann der nächste Bus kommt. Das soll einheitlich für S-H und an allen Haltestellen sein.

Dazu gehört auch eine Sprachausgabe für die Anzeige.

Die soll es zum Beispiel auf Knopfdruck geben.

Das gilt, damit man das auch nicht nur lesen muss.

Erwiderung

Anzeigetafeln mit Sprachausgabe gibt es bereits an einigen Haltestellen in Schleswig-Holstein. Eine weitere Aufstellung zusätzlicher Anzeigetafeln wäre möglich. Die Beschaffung der Anzeigen liegt allerdings bei den Kommunen. Das Land fördert die Beschaffung der Anzeigen.

Stellungnahme

Es soll guter Boden an den Haltestellen sein.

Es darf keine Stolperfallen geben.

Dazu muss das auch regelmäßig prüfen.

und es soll überall Blindenleitlinien geben.

Es muss genug Platz an den Haltestellen sein zu Zäunen oder Straßen oder Radweg.

Dann kann man ohne Gefahr aussteigen.

Das bedeutet auch ausreichend Platz für Rollatoren und Rollstühle und ähnliches. Dazu soll man Menschen mit Behinderung beteiligen.

Rein und rauskommen bei Zügen muss immer möglich sein. Dazu sollten Züge und Zugang immer barrierefrei sein.

Oder es muss sicher sein,

dass immer genug Personal da ist, um zu helfen.

Damit ist dann sicher, dass alle Reisenden rein und rauskommen. Es soll angepasste Hilfstechnik geben.

Zum Beispiel soll es automatische Rampen geben.

Erwiderung

Vielen Dank für die Hinweise. Wir arbeiten stetig daran, die Barrierefreiheit in den Zügen und an den Bahnhöfen zu verbessern. Die NAH.SH tauscht sich dafür regelmäßig mit entsprechenden Verbänden aus, z.B. im Rahmen des "Runden Tisches", zu dem auch die Lebenshilfe SH eingeladen wird, bzw. an dem auch eine Vertreterin der Lebenshilfe SH teilnimmt.

D0231#9

Stellungnahme

Es muss genug Zeit zum Umsteigen geben. Es muss mehr und häufiger Züge am Wochenende geben.

Erwiderung

Wir arbeiten ständig daran, das Angebot im SPNV zu erweitern, sowie den Betrieb zu verbessern (z.B. bei den Umstiegszeiten).

Stellungnahme

Es muss gute Infos geben, wann der nächste Zug kommt. Dazu gehört auch eine Sprachausgabe auf Knopfdruck. Man braucht einheitliche und gut lesbare Tafeln auf guter Höhe für Menschen mit und ohne Rollstuhl.

Es soll keine Laufschrift als Anzeige geben.

Das ist für Menschen, die nicht gut lesen können eine Barriere.

Da braucht man gut lesbare Anzeigetafeln immer auf der richtigen Höhe. Man soll den Ersatz bei Zugausfällen verbessern.

Bessere Infos bei Zugausfällen sind nötig.

Das gilt nicht nur über App und Smartphone,

das muss auch direkt am Bahnsteig gut erkennbar und hörbar sein.

Am besten wäre Personal an Zügen und Bussen, das man direkt ansprechen kann.

Erwiderung

Vielen Dank für die Hinweise. Die NAH.SH ist um die Verbesserung der Barrierefreiheit bemüht (siehe oben).

Stellungnahme

Bahnsteige müssen gut erreichbar sein,
ohne Umwege (gerade auch in kleinen Orten) und
mit Ersatz, wenn ein Fahrstuhl defekt ist.

Ausreichend Fahrstühle die auch schnell wieder repariert werden.
es muss sicher sein, dass immer genug Personal da ist,
um zu helfen damit alle Reisenden rein und rauskommen.

Alle Bahnsteige müssen an die aktuelle Norm angepasst werden.

Bei Barrierefreiheit nicht nur nach Normen gucken,
sondern auch Menschen mit Behinderungen fragen
und praktische Lösungen suchen.

Barrierefrei soll alles auch rund um den Bahnhof (Vorplatz, Straßen und Wege) sein.

Menschen am Bahnhof (Schalter und Information) sind wichtig.

Gute Erreichbarkeit und Anbindung der Bahnhöfe an den ÖPNV und
Orte, wo BahnnutzerInnen wohnen und arbeiten

(WfbM, Wohnstätten in Wahlstedt oder Flintbek sind zum Beispiel mit Öffentlichen Bussen nicht erreichbar.)

Barrierefreie Fahrkartenautomaten in Gestaltung,
Aufstellung und

Menüführung zur Auswahl der "richtigen" Tarife sind nötig.

Gut erreichbare Toiletten (sauber!!!) und barrierefreie Toiletten sind an allen Bahnhöfen wichtig.

Erwiderung

Vielen Dank für die Hinweise. Die NAH.SH ist um die Verbesserung der Barrierefreiheit bemüht (siehe oben).

Die Zuständigkeit für den Busverkehr liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten.

Stellungnahme

Alle Fähren müssen genug Rampen und Fahrstühle haben,

damit man dort alles gut erreichen kann.

Gute Rampen zum Einsteigen und Aussteigen.

Extra Rampe für Rollstühle und Rollatoren (nicht über die Autorampe). Fähren müssen alle Arten von Rollstühlen transportieren (auch E-Rollis).

Erwiderung

Der LNVP bezieht sich auf den Schienenpersohnennahverkehr. Die Fähren in Schleswig-Holstein liegen in der Zuständigkeit bei den eigenwirtschaftlichen Fährbetreibern oder den Kreisen bzw. kreisfreien Städten.

D0231#13

Stellungnahme

Es fehlen Parkplätze für Menschen mit Behinderung an Bahnhöfen und Umsteigestellen zum Bus.

Nur noch Niederflurbusse (der Kreis PLÖ hängt hierbei hinterher) und Züge sollen in Schleswig-Holstein fahren.

Buslinien sind auch parallel zur Bahn als Ergänzung (z.B. FL-KI) nötig. Schnellbuslinien zwischen verschiedenen Städten (ähnlich wie Sgb-HL) soll es mehr geben.

Erwiderung

P+R Parkplätze werden vom Land an allen Bahnhöfen ausdrücklich unterstützt und entsprechende Maßnahmen der Kommunen finanziell gefördert. Die Schaffung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung sind hierbei immer verpflichtend.

Eine fortlaufende Umstellung auf reine Niederflurflotten im Busverkehr im Rahmen der Fahrzeugbeschaffungszyklen ist zu erwarten. Der Anteil an Hochflurfahrzeugen ist bereits jetzt minimal.

Bahnparallele Buslinien werden in Abhängigkeit einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Bahn und Bus eingerichtet. Die Bahn übernimmt die schnelle regionale Erschließung, der Bus die Feinerschließung. Für das Angebot im Busverkehr sind allerdings die Kreise und kreisfreien Städte zuständig.

D0232

D0232#1

Stellungnahme

Zunächst möchten die Bewohnerbeiräte mitteilen, dass ihre Mitglieder das Nahverkehrsangebot in Schleswig Holstein grundsätzlich gut finden. Die bisher erreichte Barrierefreiheit bei Bussen, Bahnen und teilweise Fähren wird gelobt. Es gibt aber auch noch an vielen Stellen Möglichkeiten zu Verbesserungen. Diese haben die Mitglieder vom Vorstand zusammengefasst. Gut ist auch die Möglichkeit von Internet in Bussen und Bahnen und die Möglichkeit Handys aufzuladen. Das sollte weiter ausgebaut werden. Ansagen zu Verspätungen und Ausfällen sind gut und sollten an allen Haltestellen möglich sein. An den Bussen muss gut lesbar und erkennbar sein, wohin sie fahren. Dafür sollte es überall ein einheitliches System geben.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden und nehmen Ihre Hinweise zur Kenntnis.

Stellungnahme

Das muss bei Bussen in Schleswig-Holstein anders werden:

Fahrzeiten müssen besser und schneller werden.

Dazu gehört: Busse sollen schneller und mit Vorrang an Ampeln fahren; es sollte mehr Auswahl geben, wenn man von einem Ort zum anderen will; Zeiten zu denen Busse fahren müssen besser werden.

Alle Busse sollten besser für Rollstuhlfahrer nutzbar sein, zum Beispiel mit Rampen, für die nicht ein Fahrgast oder der Fahrer helfen muss.

Das muss bei Bus-Linien in Schleswig-Holstein anders werden:

Es sollte mehr und öfter Busse geben, gerade auch abends und auf dem Land (zum Beispiel auf der Insel Föhr) sowie am Wochenende.

Einige eingestellte Angebote sollten wiederbelebt werden: Wieder Busse auch zwischen Eckernförde und Kiel. Wieder Anrufbusse mit freier Streckenwahl gerade auf dem Land.

Es sollte eine Buslinie Eutin-Hansapark geben.

Das muss bei Bus-Haltestellen in Schleswig-Holstein anders werden:

Es soll ausreichend Platz an Haltestellen als Abstand zum Verkehr auch Radwegen und Fußwegen geben und auch für die Fahrgäste untereinander. Alle Bushaltestellen sollten mit Dach, mehr Sitzmöglichkeiten und möglichst einem Wartehäuschen ausgestattet werden. Das ist ein Beitrag zur Barrierefreiheit. Bushaltestellen brauchen Licht im Winter.

Es muss größere Fahrpläne oder gut lesbare elektronische Anzeigen bei allen Haltestellen geben, damit alle die Aushänge barrierefrei lesen können. Ergänzend wäre eine elektronische Ansage für den nächsten Bus, die man auf Knopfdruck abrufen kann für Menschen, die nicht oder nicht gut lesen können ein wichtiger Beitrag zur Barrierefreiheit an allen Haltestellen.

Busse sollten nie an Haltestellen vorbeifahren, oder das muss vorher angekündigt oder erklärt werden.

Erwiderung

Konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung der Busverkehre im Land werden in den regionalen Nahverkehrsplänen getroffen. Diese werden von den lokalen Aufgabenträgern erstellt, also von den Kreisen oder kreisfreien Städten. Für die Ausgestaltung der Barrierefreiheit werden trotzdem häufig die Leitfäden des HVV und der NAH.SH herangezogen. Ihre Hinweise werden daher zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Das soll bei Zügen in Schleswig-Holstein anders werden:

Fahrzeiten müssen besser werden, schnellere Reisezeiten sind wichtig.

Ein Rollstuhleinstieg soll an allen Türen in Zügen möglich sein. Das vermeidet auch die Problematik defekter Türen und bietet mehr Auswahl beim Einstieg. Sonst muss klar sein, wo der Rollstuhleinstieg ist, auch bei geänderter Wagenreihung. Dazu könnte es ein Ansagesystem geben.

Laufende Reperatur kleiner Probleme wie Zugklos oder Türen sollte auch im laufenden Betrieb durchgeführt werden. Ebenso sollte es fortlaufende Reinigung für mehr Sauberkeit geben.

Fahrradfahrer sollen keine Rollstuhlplätze blockieren, es muss genug Plätze für alle geben oder eine gute Trennung.

Mehr neue Bahnlinien sind eine gute Idee die schnell umgesetzt werden sollte. Man sollte besser ausschildern, welcher Halt kommt und die Ansage dazu soll immer rechtzeitig und mit Aussteigeseite erfolgen.

Erwiderung

Der Zugang für Rollstuhlnutzende schließt unmittelbar an den Bereich der für Rollstühle vorgesehene Stellplätze und das entsprechende Universal-WC. An vielen Zügen ist auch der Einstieg an anderen Türen möglich, nur kann von dort kein Waggonwechsel oder das Erreichen der Rollstuhlplätze ermöglicht werden. Die Symbole außen an den Zügen, wo sich Rollstuhlbereiche befinden, werden stetig weiterentwickelt und an allen neuen Zügen deutlich vergrößert.

Es gibt eine entsprechende Trennung der Abstellflächen für Fahrräder und Kinderwagen zu den Rollstuhlplätzen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Auch die optischen sowie akustischen Ansagen im Zug werden zurzeit weiter entwickelt.

Stellungnahme

Das muss bei Zuglinien in Schleswig-Holstein anders werden:

Auf allen Bahnstrecken sollte es mindestens einen 30 Minuten Takt geben, denn weniger Wartezeiten machen das Verkehrsmittel Zug attraktiver.

Eine schnellere Verbindung Elmshorn-Itzehoe ist wichtig und soll bald umgesetzt werden.

Die so genannte "Marschbahn" sollte auf der ganzen Strecke schneller werden. Eine Zugverbindung zwischen Geesthacht und Hamburg Hbf ist wichtig und sollte mit Vorrang umgesetzt werden.

Es muss auch beachtet werden, wie sich die Verlegung vom Bahnhof Altona auswirkt auf die barrierefreie Erreichbarkeit von Orten in S-H und im nahen Umland.

Erwiderung

Wir nehmen Ihre Hinweise zur Kenntnis. Die NAH.SH bemüht sich stets darum, die Angebotsqualität zu verbessern, muss dabei aber natürlich auch finanzielle Restriktionen beachten.

Stellungnahme

Das muss bei Bahnhöfen in Schleswig-Holstein anders werden:

Alle Bahnhöfe sollte man für Barrierefreiheit mit Dach, mehr Sitzmöglichkeiten und Wartehäuschen ausstatten. Bahnhöfe brauchen Licht im Winter und Abends. Größere Fahrpläne oder gut lesbare elektronische Anzeigen sind auch bei allen Haltestellen von Zügen wichtig. Es muss eine elektronische Ansage für den nächsten Zug, die man auf Knopfdruck abrufen kann für Menschen, die nicht oder nicht gut lesen können an allen Haltestellen. Barrierefreiheit ist mehr als Normen erfüllen. Dabei sollten Menschen mit Behinderung mitarbeiten.

Erwiderung

Vielen Dank für die Hinweise. Wir arbeiten stetig daran, die Barrierefreiheit in den Zügen und an den Bahnhöfen zu verbessern. Die NAH.SH tauscht sich dafür regelmäßig mit entsprechenden Verbänden aus, z.B. im Rahmen des "Runden Tisches", zu dem auch die Lebenshilfe SH eingeladen wird, bzw. an dem auch eine Vertreterin der Lebenshilfe SH teilnimmt.

Stellungnahme

Das muss bei Fahren in Schleswig-Holstein anders werden:

Alle Fahren sollen sicher begehbare Treppen oder Rampen haben.

Das muss bei Fähr-linien in Schleswig-Holstein anders werden?

Bevorzugte Buchungszeiten für Menschen von Inseln auf Fahren, da sie die Zeiten z.B. für Arztbesuche brauchen.

Öftere Abfahrten von Fahren auch abends. Fahren müssen als Nahverkehr mehr beachtet werden.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der (Personen-)Fährverkehr wird als wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsangebot im Land Schleswig-Holstein verstanden. Die NAH.SH wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten auf die Fahrplangestaltung einwirken.

D0232#7

Stellungnahme

Das soll auch für Nahverkehr in Schleswig-Holstein besser werden:

Toiletten und Bahnhofstoiletten müssen mit deutlichen und einfach verständlichen Hinweisen zur Bedienung für alle (auch Menschen, die die Sprache nicht gut können) ausgestattet sein. Eine automatische Verriegelung kann zu Panik führen, wenn man das nicht kennt.

Es muss immer funktionierende Fahrstühle oder Ersatz geben, damit man barrierefrei in jeden Bahnhof kommt. Das ist wesentlich für barrierefreie Stationen. Es soll nicht nur einen Fahrstuhl geben damit man immer zum Gleis oder von da weg kommt. Das gilt auch für den Zugang zu Gleisen, denn Umwege von 800 Metern durch den Ort wenn man die Treppe über die Gleise nicht nehmen kann, sind keine Alternative.

Man sollte die Fahrpreise senken für Menschen mit wenig Geld, zum Beispiel Menschen mit Behinderung oder Menschen ohne Führerschein.

Erwiderung

Auch hier bedanken wir uns für die Hinweise. Toiletten und Fahrstühle gehören zu den Themen, die bspw. beim "Runden Tisch" besprochen werden (siehe oben). Die NAH.SH ist stetig bemüht, die Barrierefreiheit zu erhöhen.

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V.

D0165

D0165#1

Stellungnahme

als Entwicklungsgesellschaft Westholstein:

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, an dem Prozess für die Erstellung eines neuen landesweiten Nahverkehrsplans teilnehmen dürfen.

Anmerkungen zum Entwurf des LNVP 2022 2027:

Anbindung Brunsbüttel über Buslinie an Itzehoe (LNVP S. 86ff)

Notwendig ist eine Verbesserung der Anbindung der Buslinie an den SPNV in Itzehoe. Die Lage der Bushaltestellen am Bahnhof ist verbesserungswürdig und ein witterungsgeschütztes Umsteigen nicht möglich. Die Stadt Itzehoe plant m.W. die Umverlegung des ZOB an den Bahnhof, womit ein echter Nahverkehrsknoten entstehen würde.

Erwiderung

Eine Verlegung des ZOB zum Bahnhof ist auch im Landesinteresse. Die NAH.SH ist in die Planungen der Stadt Itzehoe zum neuen ZOB eingebunden.

D0165#2

Stellungnahme

Wir weisen zudem auf teilweise noch nicht barrierefreie Haltestellen in Brunsbüttel hin: z.B. Fähre Nord, Süderstraße).

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt bei der Stadt Brunsbüttel.

Stellungnahme

Anbindung der Fährverbindung Brunsbüttel-Cuxhaven: Eine Anbindung ist im LVEP noch nicht zu finden, was auf den erst im Frühjahr erfolgten Start der Verbindung zurückzuführen sein könnte. Diese wäre, gerade für Pendler oder Weiterreisende in Richtung Küsten und Industriegebiet hilfreich.

Erwiderung

Eine Anbindung der Elbfähre in Brunsbüttel wurde umgesetzt. Leider gestaltet sich die Anbindung mit dem Schnellbus 6600 nicht optimal, da die Fährabfahrtszeiten nicht immer kompatibel mit der Fahrplanlage der Linie 6600 sind, aufgrund der Anschlüsse zum RE6 sind die Fahrplanlagen der Linie 6600 unveränderlich. Eine Aufnahme solcher kleinteiliger Angebotsmaßnahmen erfolgt in der Regel nicht im LNVP, sondern in den regionalen Nahverkehrsplänen.

Stellungnahme

Die Strecke Wilster Brunsbüttel wird im Entwurf des LNVP nur im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Marschbahn erwähnt. Aussagen zur Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der Strecke sind so nicht identifiziert worden. Ist dieser Status zukünftig so festgeschrieben?

Möglicher Ersatzneubau der Hochbrücke Hochdonn: Interessant ist jedoch die Idee, im Zuge eines Ersatzbaues der Hochbrücke Hochdonn die Marschbahn wieder auf die alte Trasse bei Brunsbüttel (Taterpfahl) zu verlegen und in diesem Zuge einen neuen Bahnhof Brunsbüttel direkt an der Hauptstrecke einzurichten (Machbarkeitsstudie "Ausbau der Bahnstrecke Wilster Brunsbüttel" / Zwischengespräch vom 13.11.2019 / S. 42)

Erwiderung

Eine Reaktivierung des Personenverkehrs ist von der Nachfrage und finanziellen Aspekten abhängig. Können diese positiv beantwortet werden, ist eine Reaktivierung denkbar. Grundsätzlich ist aber die ungünstige Lage des Bahnhofs in Brunsbüttel zu bedenken. Daher sind in Bezug auf eine SPNV-Anbindung Brunsbüttels noch so viele Fragen zu klären, dass eine Aufnahme in den LNVP nicht möglich war.

Ein Ersatzneubau für die Hochbrücke Hochdonn ist eine interessante, wenn auch nur sehr langfristige Option.

D0165#5

Stellungnahme

Streckenverkürzung Elmshorn Itzehoe (LNVP S. 69)

Die Maßnahme wird begrüßt, da sie u. a. mehr Trassen für den Güterverkehr zwischen Elmshorn und Itzehoe schafft (Anbindung Jütlandverkehre und Verkehre des ChemCoast Park Brunsbüttel). Zudem verkürzen sich Reisezeiten zwischen Dithmarschen, Steinburg und Hamburg. Die Anbindung von Glückstadt muss weiterhin sichergestellt sein.

Erwiderung

Vielen Dank für die Unterstützung dieser Maßnahme.

Stellungnahme

Reaktivierung Bahnhöfe Weddingstedt, Hemmingstedt, Itzehoe-Alsen und Kiebitzreihe (S. 77)

Die Reaktivierung der Bahnhöfe bietet die Chance, Pendlern optimierte Zugänge zum SPNV anzubieten. Gewerbegebieten wie in Itzehoe (De-Vos-Straße), bietet dies bei einer Verlagerung des Bahnhofes Richtung A23 hervorragende Möglichkeiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende an den SPNV anzuschließen.

Erwiderung

Vielen Dank für die Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unser Ziel unterstützt wird, so viele Menschen wie möglich an den SPNV anzubinden.

D0165#7

Stellungnahme

Reaktivierung der Strecke Wirst-Kellinghusen (S.39) Die Reaktivierung wird begrüßt, Öffnet sie doch für den Wohn- und Gewerbestandort Kellinghusen wichtige Potenziale.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung und die Unterstützung unserer geplanten Maßnahmen.

D0165#8

Stellungnahme

Elektrifizierung Marschbahn (§S.19)

Die Elektrifizierung der Marschbahn eröffnet die Chance für eine Elektrifizierung zwischen Brunsbüttel und Wilster. Dies ist für die Anbindung des ChemCoast Park von entscheidender Bedeutung.

Erwiderung

Das Land unterstützt die im Bundesverkehrswegeplan verankerte Elektrifizierung der Bahnstrecke Wilster - Brunsbüttel mit der als Landesprojekt geplanten Elektrifizierung der Marschbahn.

D0165#9

Stellungnahme

Übergeordnet:

Ein drittes oder viertes Gleis zwischen Pinneberg und Elmshorn ist notwendig, um neben Personenverkehren auch Güterverkehre von und nach Jütland und den ChemCoast Park Brunsbüttel Wachstumskapazitäten zu geben.

Güterverkehre sollten im Interesse unseres Wirtschaftsstandortes (u.a. ChemCoast Park Brunsbüttel) auch zukünftig über Wachstumsmöglichkeiten im Netz verfügen.

Erwiderung

Der Streckenausbau Pinneberg - Elmshorn hat eine hohe Priorität.

D0166

D0166#1

Stellungnahme

Als Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V. (www.logistik-sh.de) unterstützen wir die seitens der IHK-Kammerbezirke des Landes eingebrachten Anmerkungen. Zusätzlich haben wir folgende Untersetzungen bzw. Hinweise:

Anbindung Brunsbüttel über Buslinie an Itzehoe (LNVP S. 86ff)

Die Strecke Wilster Brunsbüttel wird im Entwurf des LNVP nur im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Marschbahn erwähnt. Aussagen zur Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der Strecke sind so nicht identifiziert worden. Ist dieser Status zukünftig so festgeschrieben?

Möglicher Ersatzneubau der Hochbrücke Hochdonn: Interessant ist jedoch die Idee, im Zuge eines Ersatzbaues der Hochbrücke Hochdonn die Marschbahn wieder auf die alte Trasse bei Brunsbüttel (Taterpfahl) zu verlegen und in diesem Zuge einen neuen Bahnhof Brunsbüttel direkt an der Hauptstrecke einzurichten (Machbarkeitsstudie "Ausbau der Bahnstrecke Wilster Brunsbüttel" / Zwischengespräch vom 13.11.2019 / S. 42)

Erwiderung

Eine Reaktivierung des Personenverkehrs ist von der Nachfrage und finanziellen Aspekten abhängig. Können diese positiv beantwortet werden, ist eine Reaktivierung denkbar. Grundsätzlich ist aber die ungünstige Lage des Bahnhofs in Brunsbüttel zu bedenken. Daher sind in Bezug auf eine SPNV-Anbindung Brunsbüttels noch so viele Fragen zu klären, dass eine Aufnahme in den LNVP nicht möglich war.

Ein Tunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal ist als langfristige Maßnahme zu verstehen, wenn die bestehende Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal nicht mehr weiter genutzt werden kann.

D0166#2

Stellungnahme

Übergeordnet:

Ein drittes oder viertes Gleis zwischen Pinneberg und Elmshorn ist notwendig, um neben Personenverkehren auch Güterverkehre von und nach Jütland und den ChemCoast Park Brunsbüttel Wachstumskapazitäten zu geben.

Auch wenn im Kern Personenverkehre im Vordergrund stehen, sollte der Güterverkehr zukünftig über Wachstumsmöglichkeiten im Netz des Landes verfügen, um auch der heimischen Wirtschaft Chancen für einen klimaneutralen Transport zu eröffnen und Verlagerungen von der Straße zur Schiene zu unterstützen.

Erwiderung

Durch zusätzliche Gleise zwischen Pinneberg und Elmshorn werden zusätzliche Kapazitäten für alle Verkehre geschaffen.

neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

D0007

D0007#1

Stellungnahme

zu Kap. 4.1: Zu Nr 1. der Tabelle sollten ausführend "ETCS" und "Digitalisierung" ergänzt werden

Erwiderung

ETCS und Digitalisierung sind Techniken für den Netzbetrieb. Ihre Umsetzung wird befürwortet und wo nötig auf finanziell unterstützt. Eine separate Nennung ist aber nicht notwendig.

D0007#2

Stellungnahme

Kap. 4.2: wir sind sehr irritiert, dass die 1. ETCS-Anwendung bei einer NE bundesweit sowie die Beschleunigungsmaßnahmen Niebüll Grenze Esbjerg hier nicht dargestellt sind obwohl die Landesregierung dies nach LGVFG bereits beschieden hat.

Traurigerweise liegt der Planfeststellungsantrag für die 0.9. Beschleunigungsmaßnahmen seit >13 Monaten beim APV ohne dass eine Eingangsbestätigung abgegeben worden wäre, geschweige denn eine inhaltliche Sichtung und Bewertung. Die Dezernatsleitung ihrerseits verweist auf die politischen Priorisierungen. Wenn das Projekt trotz der 10 mio € hier nicht aufgenommen wird, wird es wohl nie fertig.

Erwiderung

Über Umsetzung der Maßnahme wurde bereits entschieden. Der NEG liegen die notwendigen Förderbescheide vor. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Maßnahme wird auf eine Darstellung im LNVP verzichtet.

D0008

D0008#1

Stellungnahme

Zu Kap. 2: Vollkommen unverständlich erscheint, warum sich das Land Schleswig-Holstein der Entwicklung der "Digitalisierung im Schienenverkehr" verschließt - oder zumindest nicht erkennbar anschließt.

Wir raten dringend, dies als Ziel mit aufzunehmen, da es auch bundespolitisch unterstützt und untersetzt wird.

Ohne entsprechende Fortschritte in der Digitalisierung sind die Angebotssteigerungen aufgrund von Personalverfügbarkeit u.E. nicht in dem Maße umsetzbar. Automatisches Fahren auf der Schiene ist dabei im Vergleich zur Straße relativ einfach erreichbar. Damit lassen sich nicht nur Kosten senken, sondern eben auch die Leistungsangebote dank der Rationalisierungseffekte überhaupt erst realisieren. Eine Delegation in die Verkehrsverträge alleine erzeugt eine blendende Illusion.

Erwiderung

Das Land Schleswig-Holstein verschließt sich nicht der Digitalisierung im Schienenverkehr. Der Beirat Bahntechnik Schleswig-Holstein ist Teil der industriepolitischen Strategie des Landes und betrachtet selbstverständlich auch alle relevanten Themen der Digitalisierung im Schienenverkehr. Land und NAH.SH nehmen am Beirat Bahntechnik teil und sorgen ggf. für einen entsprechenden Know-How-Transfer. Dass durch automatischen Fahren auf der Schiene während der Laufzeit des LNVP bereits Rationalisierungseffekte erreicht werden könnten, wird nicht gesehen. Die entsprechenden Entwicklungen werden aber mit Interesse verfolgt.

D0009

D0009#1

Stellungnahme

Zu Kap 4.4.: Ergänzend zu Kap. 2 sollte auch hier der Bezug zur Digitalisierung aufgenommen werden und die Zielsetzung, mittelfristig und so früh wie möglich automatisches Fahren auf der Schiene im GoA 4 oder

höher einzuführen. Derartige Digitalisierungsmaßnahmen sind vom "Investitionsbeschleunigungsgesetz" begünstigt und sollten ALLE Ausbaumaßnahmen begleiten.

Erwiderung

Digitalisierung und automatisiertes Fahren werden nicht als separate Zielsetzung aufgenommen.

D0010

D0010#1

Stellungnahme

zu Kap 5.1.1., Abs. 4, letzter Satz: Stellwerksumstellung => wir empfehlen dem Land Schleswig-Holstein dringend, eine Strategie für die Digitalisierung des Schienenverkehrs im Land zu verfolgen. Denn nur mit aktiver Zielsetzung lässt sich die Kapazität der Schienenwege sukzessiv steigern, unabhängig von der elektronischen oder digitalen Beschaltung.

Erwiderung

Die Umstellung der Stellwerkstechnik liegt im Tätigkeitsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wenn die DB Netz AG, die AKN Eisenbahn GmbH oder die NEG Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH dort entsprechende innovative Investitionen vornehmen, dann wird dies begrüßt.

D0011

D0011#1

Stellungnahme

zu Kap 5.1.1., Seite 24, letzter Absatz: Die langfristige Reduktion von Bahnübergängen ist bereits seit Jahrzehnten gesetzlich im EKRg verankert. Das hier anzuführen bezeugt mangelhaftes Verständnis des Eisenbahnrechts und ist daher dringend zu ändern.

Viel wichtiger und richtiger wäre das Ziel, die Zahl nicht technisch gesicherte Bahnübergänge auf 0 zu reduzieren. Denn nur technisch gesicherte oder eliminierte Bahnübergänge können automatisches Fahren auf der Schiene erlauben!

Erwiderung

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass es sich beim LNVP nicht um eine eisenbahnrechtliche Abhandlung handelt. Zudem ist es schlichtweg illusorisch, die Zahl der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge auf Null zu reduzieren.

D0012

D0012#1

Stellungnahme

Zu Kap 5.1.3 Fahrbetrieb:

Wir wollen der Landesverwaltung nicht die Illusion rauben, mit Verkehrsverträgen auf Personalpolitik Einfluss nehmen zu können. Aufgrund der demografischen Entwicklung ist jedoch schon seit längerem nicht

erkennbar, wie Fahrerberufe vollständig nachbesetzt werden können. Dabei stellen Angebotsausweitungen eine zusätzliche Herausforderung dar.

Eine Alternative zur Schonung der Ressource Personal durch Automatisierungsstrategien ist kaum erkennbar:

- zum einen erlauben höhere Automatisierungsgrade einfachere Fahrbetriebsführung, was sich wiederum positiv auf die Rekrutierbarkeit von Triebfahrzeugführer/innen auswirken dürfte.
- zum anderen sind viele Alt-Techniken in keiner Weise mehr zeitgemäß, können personell kaum mehr gepflegt werden und sind sehr entfernt von heute als attraktiv empfundenen Arbeitsplätzen. Die technische Sicherheit moderner Stellwerke ist bzgl. Stellbezirksgröße beliebig aufwärts skalierbar. Dass damit ein Obsoleszenz-Management einher geht, muss bewusst sein.

Erwiderung

Wir teilen die Einschätzung, dass es zunehmend schwierig wird, qualifiziertes Personal zu gewinnen. Dies gilt insbesondere in Berufen mit Schichtbetrieb. Ebenfalls teilen wir die Einschätzung, dass die Personalpolitik ureigene Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist und dass diese nicht durch das Land übernommen werden könnte.

Aufgrund der großen Herausforderungen ist es der NAH.SH aber umso wichtiger, dieses Thema aktiv anzugehen und Strategien für einen langfristigen Aufbau von qualifiziertem Personal zu entwickeln. Hier ist insbesondere die Ausbildungsquote zu erwähnen, die in den drei Akkunetz-Verkehrsverträgen verankert ist, und infolge derer die zukünftigen Verkehrsunternehmen auch gegen Ende der Verkehrsverträge noch in der Pflicht stehen, weiter Triebfahrzeugführer auszubilden, selbst wenn die Leistungen absehbar auf andere Betreiber übergehen sollten.

D0013

D0013#1

Stellungnahme

zu Kap 5.2.1 2. Absatz, letzter Satz: Die jahrzehntelange Konzentration auf den Hamburger Hauptbahnhof vernachlässigt etliche Pendelbeziehungen von Schleswig-Holsteinischen Bürger/innen nach Hamburg zulasten des ÖPNV. Sinnvoll wäre es daher, das Ziel "Entlastung des Hauptbahnhofs" durch Erschließung neuer Routen wie z.B. mittelfristig der Güterumgehungsbahn zu untersetzen: Mit FBQ wird die Frequenz drastisch sinken. Die Kapazität sollte zugunsten des SPNV mittels neuer Haltepunkt wie "Alster City Nord" realisiert werden: umsteigefrei aus dem Umland direkt zum Arbeitsplatz, ohne 50 min SBahn-Fahrt zum Hamburger Flughafen.

Erwiderung

Der Hinweis ist richtig. Auf die Bedeutung von Tangentialverbindungen und die Nutzung der Güterumgehungsbahn in Hamburg wird bereits beim Projekt "Reaktivierung Tornesch - Uetersen und Nutzung der Hamburger Güterumgehungsbahn" eingegangen. Entsprechende Hinweise finden sich dort. Dass damit auch der Hamburger Flughafen leichter erreichbar sein würde, wird im Text des LNVP noch entsprechend ergänzt.

D0014

D0014#1

Stellungnahme

zu Kap 5.2.1 (6): Vorschlag der Anpassung des Textes zur sachText eingebenlichen Richtigstellung:

Anlass für die Elektrifizierung der 13,7 km langen NEG-Strecke Niebüll - Dagebüll ist die neue Generation von IC-Zügen der DB Fernverkehr. Ab 2025 sollen moderne TalgoZüge die bisherigen IC-Waggons ablösen. Diese Züge sollen neben Westerland auch Dagebüll anfahren.

Aufgrund der digitalen Zugsteuerung kann das herkömmliche negFahrzeugmaterial nicht die Weiterbeförderung übernehmen: Die Traktion zwischen Niebüll und Dagebüll muss entweder durch eine moderne Diesellok oder eben elektrisch mit der mitgeschleppten TalgoLok erfolgen. Für den Tourismus in Schleswig-Holstein hat die Möglichkeit direkter Zugverbindungen aus anderen Teilen Deutschlands nach Dagebüll eine große Bedeutung, da so die Fähren zu den Inseln Amrum und Föhr direkt und komfortabel verknüpft werden können. Auch der SPNV profitiert von einer Elektrifizierung.

Unter Bemerkungen einfügen eines 3. Spiegelstrichs:

- Niebüller Unterwerk ist elementarer Baustein für die weitere MarschbahnElektrifizierung

Erwiderung

Der Text wurde wunschgemäß angepasst. Die Aussage zum Niebüller Unterwerk als elementarer Baustein der Marschbahnelektrifizierung kann allerdings (noch) nicht aufgenommen werden, da dies noch nicht feststeht.

D0015

D0015#1

Stellungnahme

zu Kap 5.2.1: Generell: Die Beschleunigungsmaßnahmen Niebüll Grenze Esbjerg fehlt in der Übersicht! Warum?

1. Landesförderung ist schon beschieden, Teilmaßnahmen in Umsetzung
2. auch 1. Roll-out einer ETCS-Anwendung bei einer NE in der BRD!
3. Beschleunigung spart 20 min (!!!), 1 Fahrzeugumlauf + erreicht beide Taktknoten in Niebüll und Esbjerg, heute nur Niebüll

Bitte unbedingt nachtragen!

Erwiderung

Siehe Erwiderung zu D0007#1.

D0016

D0016#1

Stellungnahme

zu Kap 5.2.2 (14):

1. Es ist extrem schändlich, dass die nahsh hierzu binnen der vergangenen Monate nicht die zusätzliche Begutachtung der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Tornesch - Uetersen im Auftragswert von seinerzeit 10 TEUR beauftragt hat. Daher ist Satz 3 zu streichen oder eben auf die verschlammte Nachbegutachtung abzustellen!

2. Stattdessen ergibt sich dieser Teil der Landesverwaltung der Illusion hin, Busse über Gleise fahren zu lassen. Hierzu sind erhebliche Sicherheitsnachweise erforderlich, worauf die Fachleute wiederholt und höflich hinwiesen. Der letzte Satz dieses Absatz ist daher ersatzlos zu streichen wegen Unausführbarkeit und Erweckung nicht erfüllbarer Erwartungen.

3. Unter Bemerkungen neuer 3. Spiegelstrich: - mittelfristig: Reaktivierung und Durchbindung Pinneberg

Nachsatz: Gemäß Verkehrsschau vom 13. August 2021 sind sämtliche Bahnübergänge zu überplanen. Damit wird ein sehr großer Einzelposten der Reaktivierungskosten ggf. aus Sicherheitsgründen vorgezogen. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass diese Reaktivierungsmaßnahme planrechtlich vergleichsweise einfach umsetzbar ist, da keine Drittbetroffenheiten u.a. aus Grunderwerb bestehen.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Aussage der NEG bezüglich einer gemeinsamen, zeitlich aber separaten Nutzung eines Teiles der Bahntrasse durch Busse und den verbleibenden Güterverkehr ist allerdings nicht richtig: Die Gutachter haben mehrfach auch anhand von praktischen Beispielen glaubhaft nachgewiesen, dass eine entsprechende Maßnahme durchaus umsetzbar sein könnte. Es wird keine Notwendigkeit gesehen, den Text hier anzupassen. Wenn Anpassungen der Bahnübergangstechnik bereits vorab hergestellt werden können und dies die Reaktivierung für den SPNV erleichtern könnte, dann wird dies zur Kenntnis genommen.

D0017

D0017#1

Stellungnahme

zu Tabelle 9, Seite 85: Die Angaben sind tw. fehlerhaft. Folgendes bitten wir zu korrigieren:

1. LINT41: DB Regio, Nordbahn, NEG => für Strecke Niebüll Grenze Esbjerg Die Fahrzeuge haben jedoch KEINE Spaltüberbrückung, daher wäre hier ein * aufzunehmen. Die Einstiegshöhe ist 55 cm.

2. VT 628:

e Die Fahrzeughöhe ist 121 cm über SOK, nicht die Einstiegshöhe! Zur Verbesserung der Einstiegssituation wird 2022 mit Abschluss des Neubaus Bahnhof Dagebüll-Mole und der Erneuerung der Bahnsteige in Massbüll + Deezbüll das Programm der NEG zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt sein: Die Einstiegshöhe wäre dann 76 cm durch eine Verkleidung der übrigen Trittstufen.

e Spaltüberbrückung: Da nach Herstellung der Einstiegshöhe von 76 cm lediglich das notwendige minimalste Maß nach EBO zwischen Fahrzeug und Bahnsteig besteht, ist eine Spaltüberbrückung NICHT erforderlich, noch sinnvoll, noch überhaupt vorsehbar! Also: hier am besten streichen oder "nicht erforderlich" schreiben

e Die Türen haben akustische Signale!

Wir bitten um Änderung!

Erwiderung

Die Tabelle wird entsprechend der Hinweise ergänzt und gegebenenfalls korrigiert.

Mit der Einstiegshöhe in der Tabelle ist die Fahrzeughöhe gemeint (siehe zum Vergleich VTA) und nicht die Höhe des Bahnsteiges.

Die Angabe zur Spaltüberbrückung (ja oder nein) ist keine Wertung der Barrierefreiheit sondern eine reine Beschreibung des Fahrzeuges. Ob eine Spaltüberbrückung benötigt wird - oder nicht - steht ja z.B. im Zusammenhang mit dem Bahnsteig oder der Gleislage.

D0018

D0018#1

Stellungnahme

zu 5.3.6: "Herstellung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge"

Ein Bezug auf Schienenfahrzeuge ergibt sich im Text nur bedingt. Zudem werden Hinweise auf Infrastrukturpflege gegeben. Schleswig-Holstein hat hier ohne demokratische Legitimierung und sinnvoller Abwägung einen bundesweit einsamen Kurs eingeschlagen.

Aufgrund der einseitigen und unabhewogenen Politik des MELUND für die Vegetationskontrolle an Schienenstrecken von u.a. AKN und NEG sollte dahre ein weiteres Ziel aufgenommen werden:

Aufrechterhaltung funktionsfähiger Schienenwege

Das Land führt ressort-übergreifende Ziel-orientierte Vegetationskontrollmaßnahmen an Schienenwegen ein. Ziel ist die Aufrechterhaltung einer planmäßigen Liegedauer von 25 Jahren ohne die Notwendigkeit einer Bettungsreinigung.

(Begründung: das Melund hat ohne Diskussion und Abwägung den Einsatz von Glyphosat auf Nicht-Kulturland, also auch Verkehrsflächen aller Art, verboten. Damit sind die NE-Infrastrukturen im offenen Schottergleis von AKN, NEG und der Seehäfen binnen Kurzem massiv verkrutet. Die NE befinden sich mit der Landwirtschaftskammer im Rechtsstreit, da die Intervention von Min. Dr. Buchholz im Kabinett beim Melund nicht erfolgreich war. Das Melund beantragte nach erstinstanzlicher Niederlage die Revision vor dem OVG. Bundesweit werden rund 1,5 % des Aufwuchsbekämpfungsmittel bei Schienenbahnen eingesetzt, also auch Straßen- und U-Bahnen. VDV sowie Allianz pro Schiene machen sich für eine Ausnahmegenehmigung auf EU-Ebene nach 2024 stark, da trotz intensiver Forschung europaweit bislang kein gleichwertiger Ersatz für dieses Mittel gefunden werden konnte.)

Erwiderung

Die Vegetationskontrolle ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nicht der NAH.SH. Grundsätzlich stehen jedoch auch andere Maßnahmen zur Verfügung, um die Vegetation zurückzuschneiden bzw. die Gleise instand zu halten.

D0094

D0094#1

Stellungnahme

Bezug: 6 Finanzierung

zu Kap. 6: Aus Niedersachsen möchte ich einen kreastiven Einfall bringen, den ich in Hannover angeschlagen sah: das Mieter-Ticket. Offensichtlich eine Koop. des GVH mit einer der dortigen Wohnungsgesellschaften zugunsten der Mieter als hierdurch privilegierte Kunden.

Könnte auch für SH interessant sein. Ggf auch auf andere Zielgruppen übertragbar, z.B. Sportvereine 0.4.

Erwiderung

Vielen Dank für diesen Hinweis!

D0095

D0095#1

Stellungnahme

Bezug: 6.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan

zu Kap 6.3.3, Seite 115 1. Absatz:

Sie schreiben, dass grundsätzlich ausreichend Werkstätten bestünden. Das können wir so nicht teilen, denn die Kapazitäten sind entweder historisch bedingt dezentral (Husum, Kaltenkirchen), oder die Anlagen entsprechen nicht den Anforderungen an moderne Fahrzeuge, z.B. Längen ≥ 100 m.

Um die im folgenden Abschnitt dargestellte Strategie der "Sicherung von Werkstattkapazitäten" mit mehr politischem Rückhalt umsetzen zu können, hielten wir die Ergänzung für wichtig.

Ergänzung zu Abs. 2, Satz 6: ... Nach diesem Modell eines EVU-neutralen Werkstatt-Dienstleisters kann...

Erwiderung

In Kapitel 6.3.3, Abschnitt "Verfügbarkeit von Werkstätten" wird beschrieben, dass "grundsätzlich [...] für alle Netze in Schleswig-Holstein ausreichend Werkstätten vorhanden [sind], um die nötige betriebsnahe Instandhaltung zu erbringen" (LNVP 2021, S. 116). Auf die Kapazität und Ausstattung der Werkstätten wird kein Bezug genommen.

Wir geben Ihnen jedoch recht, dass sich z.B. mit der Neuausschreibung von Fahrzeugen auch die Anforderungen an Werkstätten ändern können. Dies kann z.B. die Anzahl an Fahrzeugen, aber auch die vorhandenen Gleislängen oder etwa auch die Elektrifizierung der Werkstatt betreffen.

Der Ergänzungsvorschlag ergibt sich aus dem vorangestellten Satz, der einen "EVU-neutralen Werkstatt-Dienstleister" impliziert.

Omnibusverband Nord e.V.

A0045

A0045#1

Stellungnahme

Zunächst begrüßen wir ausdrücklich die Tatsache, dass endlich und längst überfällig ein Entwurf für einen neuen LNVP in Schleswig-Holstein auf dem Tisch liegt. Auch halten wir die eingeschlagene Richtung des bedauerlicherweise sehr schienenlastigen Entwurfs für richtig, auch wenn Vieles schon aufgrund der unklaren Gegenfinanzierung im Unklaren bleibt und klarer und konkreter formuliert werden sollte. Dass der nach Personenkilometern im Land weit überwiegende Busverkehr rein quantitativ nur eine Nebenrolle im neuen Nahverkehrsplan spielen soll, ist angesichts der erheblichen Bedeutung, die diesem bei der Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum und bei der Umsetzung der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) zukommen soll und wird, nicht wirklich zu Ende gedacht. Angesichts der riesigen Herausforderungen, vor denen das Land mit der Sicherstellung der Mobilität als schlicht zu erbringende Daseinsvorsorge steht und denen die Kreise als Aufgabenträger weder finanziell noch personell gewachsen sind, sollte der LNVP hier bereits klare Vorgaben machen und Zuständigkeiten dort, wo es geboten ist, an sich ziehen.

Erwiderung

Dass der LNVP "sehr schienenlastig" ist, liegt an der Tatsache, dass sich der LNVP in erster Linie auf den vom Land direkt verantworteten SPNV beschränkt. Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Keinesfalls soll aber die Bedeutung des Busverkehrs negiert werden. Problematisch wäre es aber, wenn über den LNVP Zuständigkeiten neu verteilt werden würden. Diese Diskussion muss an anderer Stelle geführt werden.

Stellungnahme

Völlig unberücksichtigt geblieben ist erstaunlicherweise der zukunftsweisende Betrieb automatisierter und autonomer Verkehre, was nicht nachvollziehbar ist angesichts der rasant Fahrt aufnehmenden technischen Entwicklung und des erheblichen Nutzungspotentials im städtischen wie ländlichen Bereich. Will das Land bei der digitalen Transformation nicht im Ländervergleich den Anschluss verlieren, sollten auch diesbezüglich entsprechende Ziele konkret formuliert werden. Der im Oktober im Nachbarland Hamburg stattfindende ITS-Weltkongress wird sehr eindrucksvoll aufzeigen, dass die digitale Zukunft unmittelbar vor der Tür steht. Dies sollte auch der neue LNVP nicht außer Acht lassen.

Erwiderung

Der Bereich automatisierter und autonomer Verkehre wird mit Interesse beobachtet. Sollten sich in den kommenden Jahren entsprechende Potenziale ergeben, so werden diese auch in Schleswig-Holstein umgesetzt werden können. Zum derzeitigen Zeitpunkt werden die Potenziale überwiegend im Bereich des Busverkehrs gesehen..

Stellungnahme

Bei aller gebotenen Notwendigkeit einer Digitalisierung von Tarif und Vertrieb (z.B. CiBo) darf allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs auch über den konventionellen Ticketerwerb möglich bleiben muss, um für alle Menschen barrierefrei zu bleiben. Diese womöglich doppelte Bereithaltung von Infrastruktur führt aber zwangsläufig zu Mehrkosten, die der Besteller der Verkehrsleistung am Ende tragen müssen.

Erwiderung

Wir teilen die Auffassung, dass die Vertriebslandschaft als Abwägung zwischen Digitalisierung einerseits und Daseinsvorsorge andererseits weiterentwickelt werden muss.

Stellungnahme

Im Hinblick auf die genannten Projekte der Reaktivierungen von Schienenstrecken haben wir bereits in der Vergangenheit deutlich darauf hingewiesen, dass dabei stets zu prüfen ist, ob angesichts bestehender (Schnell-)Buslinien eine kannibalisierende Reaktivierung tatsächlich den notwendigen Mehrwert herbeiführt. Der Entwurf selbst weist bei der abzulehnenden Reaktivierung der Strecke Flensburg-Niebüll auf den „heute gut angenommenen Schnellbus“ hin, der sich nach dem vor Jahren erstellten Gutachten sogar als wirtschaftlich zu betreibende E-Buslinie eignet und für den ländliche Raum modellhaft ausbauen lässt, und dies ganz ohne unrealistischen und teuren Innenstadtbahnhof in Flensburg. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass ein allein auf Zubringerleistungen reduzierter Busverkehr jegliche wirtschaftliche Attraktivität verliert. Auch viele andere romantisierende Reaktivierungspläne lassen unberücksichtigt, dass der dort bereits eingesetzte Linienbus vergleichsweise viel flexibler, kostengünstiger, klimafreundlicher und auf bereits vorhandener Infrastruktur unterwegs ist sowie nicht zuletzt den mittelständischen und vor Ort gewerbesteuerzahlenden Busunternehmen ein wichtiges Betätigungsfeld belässt.

Erwiderung

Für die im LNVP genannten Bahnstreckenreaktivierungen wurden erste Vorprüfungen durchgeführt, die einen volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen. In vielen Fällen ist die Fahrt in die jeweiligen Zentren der Städte per Bahn auf vorhandenen oder zumindest noch existierenden Infrastrukturen deutlich schneller als auf dem teilweise überlasteten Straßennetz. Der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem kann hier von neuen leistungsfähigen Verbindungen nur profitieren. Gleichzeitig macht der LNVP auch Vorschläge für ergänzende Buslinien, um eine bessere Erschließung des Landes mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Vor diesem Hintergrund gilt es, Bahn und Bus gemeinsam weiterzuentwickeln. Von "romantisierenden" Reaktivierungsplänen zu sprechen, ist in diesem Zusammenhang wenig hilfreich.

Stellungnahme

Angesichts der massiven Ausweitung von GVFG-Mitteln halten wir es für richtig und zwingend notwendig, den bestehenden Investitionsstau in Schleswig-Holstein schnellstmöglich aufzulösen und das neue Investitionsbeschleunigungsgesetz gewinnbringend zu nutzen. Dazu gehört insbesondere der schnellstmögliche Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur und entsprechender Werkstätten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die von den zuständigen Aufgabenträgern sämtlichen Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden müssten. Angesichts der Tatsache, dass die CVD nach einer mehrjährigen Übergangszeit seit 2.08.2021 bereits unmittelbar gilt, ist schon (zu) viel Zeit verstrichen, ohne dass auch nur strukturelle Planungsschritte für eine flächendeckende Bereitstellung einer ausreichenden Infrastruktur erkennbar wären. Mit Blick auf die Laufzeit des LNVP ist festzustellen, dass zwar die erste Quotenstufe der CVD bis 2025 durch eine Branchenvereinbarung zu erreichen sein mag, aber schon für die zweite Stufe ab 2026 wird ein solches Vorgehen gesichert nicht mehr ausreichen. Diese Erkenntnis sowie die sich daraus ergebenden notwendigen Konsequenzen sollten im LNVP deshalb auch klar benannt werden.

Erwiderung

Vielen Dank für diese Hinweise!

Die diskriminierungsfreie Bereitstellung von Werkstätten und Ladeinfrastruktur durch Aufgabenträger könnte ein geeigneter Weg sein, um die Clean Vehicle Directive umzusetzen.

Stellungnahme

Wir begrüßen ausdrücklich das klare Bekenntnis des Landes zur Nutzerfinanzierung des Öffentlichen Verkehrs. Vielfache Erfahrungen anderenorts belegen eindrucksvoll, dass der gewünschte Zuwachs an Fahrgästen durch Umstieg vom MIV nicht über den Preis erfolgt, sondern ausschließlich durch eine signifikante Angebots- und Qualitätsverbesserung. Erst wenn diese vollständig umgesetzt und der öffentliche Verkehr wirklich flächendeckend attraktiv geworden ist, können etwaige Tarifvergünstigungen einen weiteren Schub an Fahrgastzuwachs auslösen. Zu Recht weist der Entwurf darauf hin, dass eine gleichzeitige Finanzierung von Angebotsausbau und Absenkung der Tarife nicht finanzierbar ist. Es ist nicht nur eine mögliche Folge, sondern gilt als gesichert, dass „umfassende Tarifabsenkungen die Finanzierung des bereits bestehenden Fahrplanangebotes in Frage stellen“, man kann auch sagen, massiv gefährden. Insoweit ist die Verwendung des Konjunktivs hier ausgesprochen euphemistisch.

Erwiderung

Der Verbesserungsvorschlag wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Hinsichtlich der durchaus sinnvollen und von uns seit Jahren geforderten Implementierung eines Landesbusnetzes zur Ergänzung des Schienennetzes sollte die Aufgabenträgerzuständigkeit für diese Kreisgrenzen-überschreitenden Buslinien originär beim Land liegen, um ein Angebot "aus einem Guss" zu erzeugen. Dies forcierte die Entscheidungsfreudigkeit wie -geschwindigkeit, verhinderte unnötigen bürokratischen Mehraufwand und bedeutete die Finanzierung aus einer Hand, ohne den sehr begrenzten Topf der Kommunalisierungsmittel weiter zu belasten. Gleichartiges, nämlich Landesschienennetz und Landesbusnetz, sollte hier nicht willkürlich ungleich behandelt werden. Unabhängig von der Frage der Zuständigkeit sollte der LNVP zwingend vorgeben, dass bei der Vergabe solcher Landesbuslinien im Sinne eines gesetzlich gebotenen Mittelstandsvorrangs kleine Losgrößen ohne Möglichkeit des Bietens auf das Gesamtnetz und eine Loslimitierung beachtet werden müssen ganz so, wie es bei der Akku-Netzvergabe des Landes im SPNV ja auch erfolgreich geklappt hat.

Erwiderung

Gemäß ÖPNVG SH ist es dem Land derzeit nicht möglich, ÖSPV Leistungen zu vergeben. Zumal Landesbuslinien im seltensten Fall losgelöst von den übrigen Busverkehren betrachtet werden können. Ein Wechsel der Aufgabenträgerschaft scheint daher für das Land nicht erstrebenswert. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPV-Leistungen im Sinne einer Landesbusförderung ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

Stellungnahme

Die Ausweitung des Verkehrsangebotes ist ein wichtiger und richtiger Schritt, wobei der Emanzipation des Linienverkehrs vom Schülerverkehr dabei insbesondere im ländlichen Raum eine tragende Rolle zukommt. Denn solange vor allem der Busverkehr außerhalb von Schulzeiten (Wochenende, Ferien) signifikant ausgedünnt bleibt, wird sich die flächendeckende Attraktivität des ÖPNV in sehr überschaubaren Grenzen halten. Realitätsfern ist allerdings "eine vollständige Barrierefreiheit" nicht nur der Fahrzeuge, sondern auch der Infrastruktur. Auch hier bietet sich wie bei den Verkehrsprojekten insgesamt eine sinnvolle Priorisierung an, wobei nicht unerwähnt bleiben sollte, dass zahllose Bushaltestellen im Land noch nicht einmal über eine grundlegende Ausstattung wie Wetterschutz verfügen. Genau dieser wird aber vielfach und bei schlechterem Wetter mitentscheidend dafür sein, ob ein potentieller Fahrgast bereit ist auf den Bus zu warten.

Erwiderung

In der Tendenz wurde der Busverkehr durch das Engagement der Aufgabenträger in den letzten Jahren landesweit und insbesondere außerhalb der Schulzeiten ausgeweitet. Die in Kapitel 5.3.3 beschriebenen Qualitätsstandards beziehen sich insbesondere auf Buslinien von landesweiter Bedeutung und nicht auf den Busverkehr im Allgemeinen. Eine Barrierefreiheit auch der Bushaltestelleninfrastruktur erscheint daher nicht realitätsfern.

Stellungnahme

Die Erläuterungen zur Markenbezeichnung „PlusBus“ sind im Entwurf völlig isoliert und ohne jede Relevanz und Zielsetzung für Schleswig-Holstein aufgeführt, so dass sie bei offensichtlich fehlender Umsetzung auch entbehrlich sind. Warum der LNVP dieses inzwischen bewährte Modell nicht aufgreift, bleibt allerdings unklar,

Erwiderung

Die Erläuterungen in Kapitel 5.3.3 beziehen sich auf Buslinien von landesweiter Bedeutung. Für diese ist die Einführung der Marke PlusBus anzustreben, sofern die erforderlichen Qualitätsstandards erreicht werden. Die Entscheidung darüber obliegt den Aufgabenträger für den ÖSPV. Die NAH.SH unterstützt die Einführung der Marke PlusBus und übernimmt die Lizenznutzungsgebühr, so dass die Aufgabenträger die Marke PlusBus kostenfrei nutzen können. Der Verbundausschuss hat sich für die Einführung der Marke PlusBus ausgesprochen. Eine zeitnahe Umsetzung ist zu erwarten.

Stellungnahme

Hinsichtlich der grundsätzlich sinnvollen ÖPNV-Ergänzung durch On-Demand-Verkehre gerade auch im ländlichen Raum ist vorsorglich darauf hinzuweisen, dass diese den bestehenden ÖPNV nicht kannibalisieren, sondern ausdrücklich nur ergänzen dürfen, zumal solche Verkehre entgegen vielfach geäußelter politischer Annahme keinerlei Einsparpotential bieten, jedenfalls solange dafür Personaleinsatz notwendig ist. Ein (eigen-) wirtschaftlicher Betrieb des On-Demand-Verkehrs dürfte vor allem im ländlichen Raum auf lange Sicht unrealistisch und damit für überregionale Anbieter unattraktiv sein.

Erwiderung

Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Im vorliegenden Entwurf heißt es zu den coronabedingten Erlösausfällen, die „vermutlich nicht vollständig durch Mittel des Bundes und der Länder kompensiert werden“, wörtlich: „Angenommen wird für die Finanzplanung des vorliegenden LNVP, dass diese anderweitig ausgeglichen werden.“ Es bleibt allerdings völlig offen, was mit „anderweitig“ gemeint sein soll. Man darf von einem LNVP allerdings durchaus erwarten, dass bei allem Verständnis für Finanzierungsvorbehalte zu künftigen Projekten die Finanzierung zumindest des status quo seriös und vollständig aufgezeigt und nicht offengelassen wird, da die Beantwortung dieser Frage in direktem Zusammenhang steht mit der Umsetzungswahrscheinlichkeit der im LNVP genannten Projekte.

Erwiderung

Bund und Länder haben sich bei der Kompensation der Corona-bedingten Erlösausfälle weitestgehend engagiert und zumindest für die Jahre 2020 und 2021 auf einen 100-prozentigen Ausgleich der Erlösausfälle im Vergleich zu den Erlösen des Jahres 2019 geeinigt. Darüber hinaus hat das Land Schleswig-Holstein für das Jahr 2022 bereits einen finanziellen Rahmen geschaffen, in dem Erlösmindereinnahmen ausgeglichen werden könnten. Lediglich äußerst geringe Anteile der Erlösausfälle werden nicht erstattet. Vor diesem Hintergrund sind die weiteren Akteure des ÖPNV gefragt, mit den verbleibenden geringen Erlöseinbußen umzugehen.

A0045#12

Stellungnahme

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die unbestreitbare Erkenntnis der Notwendigkeit eines künftig deutlichen Personalzuwachses bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen für Datenkommunikation, Fahrgastinformation und Kundenbetreuung zwingend einhergehen wird mit einem deutlichen finanziellen Mehraufwand, also einer Verteuerung der Verkehrsleistung sofern es überhaupt gelingt, angesichts des bundesweit bestehenden Fachkräftemangels geeignetes Personal zu finden. Eben dies führt im Übrigen nicht nur im SPNV zu steigenden Personalkosten, sondern selbstverständlich ebenso im ÖPNV, wo mit harten Tarifaufeinandersetzungen im kommunalen wie privaten Gewerbe zu rechnen sein wird, bei denen schon heute Forderungen auf dem Tisch liegen, die sich auch angesichts der aktuellen Teuerungsrate weit oberhalb jener Dynamisierung von 1,8% bewegen, die das Land vom Bund erhält. Diese Entwicklung wird schon die bestehende Verkehrsleistung im gesamten Öffentlichen Verkehr spürbar verteuern.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

Ostseefjord Schlei GmbH

D0135

D0135#1

Stellungnahme

Seit Februar 2018 ist die OfS-Region als erstes Nachhaltiges Reiseziel in Schleswig-Holstein zertifiziert. Dieses Thema ist auch in der Landestourismusstrategie 2025 als Querschnittsthema benannt und passt hervorragend zum Naturtourismus. Die OfS ist der Überzeugung, dass die Bedeutung der Nachhaltigkeit künftig im Tourismus noch weiter zunimmt und zu einem zentralen Faktor bei der Auswahl des Urlaubsortes/der Urlaubsregion wird. Es besteht ein Netzwerk aus verschiedenen, nachhaltig tätigen Partnerbetrieben (Unterkünfte, Restaurants, Hofläden und Freizeitangebote). Im Bereich der regionalen Mobilität sehen wir allerdings, vor allem unter Berücksichtigung von alternativen Antriebs- und Mobilitätsformen, noch großes Verbesserungspotential.

Erwiderung

Wir arbeiten kontinuierlich an einer Verbesserung und Ausbau des Angebots in Schleswig-Holstein. Dabei werden auch die Bedürfnisse touristischer KundInnen berücksichtigt. Wenn Sie konkrete Verbesserungsvorschläge für Ihre Region haben, kommen Sie gerne auf uns zu.

Die Anreise in die Schleiregion ist durch die kontinuierliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (vertaktete Buslinien) bereits besser geworden. Die in 2021 erstmals angebotenen Ausflugszüge Eckernförde-Kappeln am Wochenende und der neu errichtete Haltepunkt Lindaunis haben für weitere Verbesserungen gesorgt. Es wird in der Zukunft auch darum gehen, diese Angebote noch besser zu vermarkten.

Stellungnahme

Der landesweite Nahverkehrsplan greift mit seinen vordefinierten Zielen etwaige Verbesserungspotentiale innerhalb Schleswig-Holsteins auf. Die sechs vordefinierten Ziele sollen zur Verbesserung der Fahrgastqualität beitragen und hierbei den Klimaschutz elementar unterstützen, was die OfS prinzipiell begrüßt und auch unterstützt. Die in Kapitel 5.2.2 beschriebene Einrichtung einer halbstündigen Linie zwischen Kiel Eckernförde, unter Berücksichtigung der Haltepunkte Lindaunis, Süderbrarup und Kappeln ab 2027, sollte mit Blick auf die stark wachsenden Übernachtungszahlen in Kappeln-Olpenitz jedoch bereits zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen. Durch den enormen Ausbau der Bettenkapazitäten konnte trotz Pandemie ein Übernachtungsplus von über 20% in Kappeln verzeichnet werden. Neben den hierdurch erzeugten positiven Auswirkungen, wie die Stärkung der regionalen Wirtschaft, sind bereits jetzt deutliche Beeinträchtigungen im Bereich der Mobilität zu verzeichnen, da die verkehrliche Anbindung in Kappeln ungenügend ist. Durch die nicht vorhandene Bahnanbindung in Kappeln erfolgt die An- und Abreise der meisten Gäste mit dem eigenen PKW. Das Ergebnis der Gästebefragung 2017 zeigt, dass 95 % der Befragten den PKW für die Anreise wählen und 87 % den PKW für Ausflüge vor Ort nutzen.¹ Die Befragung mit rund 1.140 Teilnehmern wird im 3-Jahres-Rhythmus wiederholt und gibt Aufschluss über die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl. Eine Anbindung per Bahn, durch die Reaktivierung der Verbindung Kappeln-Süderbrarup, würde dazu beitragen, dass mehr Gäste mit der Bahn anreisen und somit vor Ort weniger motorisierter Individualverkehr zur Belastung der vorhandenen Infrastruktur führt. Von Seiten der OfS wird daher ausdrücklich die Prüfung eines frühzeitigen Ausbaus der Bahnstrecke Eckernförde Lindaunis Süderbraup Kappeln gewünscht und empfohlen. Für eine verlässliche Bahnverbindung zwischen Eckernförde und Lindaunis bedarf es jedoch einer zuverlässigen Lösung für einen schnellen Neubau der Brücke in Lindaunis. Durch die aktuellen Baumaßnahmen kam es in diesem Jahr immer wieder zu Störungen des Verkehrs. Sowohl auf Landwie auch auf Wasserseite. Damit sowohl Gäste als auch Einheimische langfristig von einer Bahnanbindung zwischen Kappeln und Eckernförde profitieren können, empfiehlt es sich, weitere Verzögerungen der Bauzeit der neuen Brücke zu verhindern.

Erwiderung

Die vorgeschlagene zweistündliche Linie von Eckernförde nach Kappeln ist ein optionaler Teil des Gesamtkonzeptes für die S-Bahn Kiel. Eine Realisierung bereits ab 2027 erscheint unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen derzeit unwahrscheinlich. Durch die 2021 erstmals durchgeführten Wochenendverkehre zwischen Eckernförde, Lindaunis, Süderbrarup und Kappeln und die in diesem Zusammenhang erfolgte kurzfristige Herstellung des Haltepunktes in Lindaunis konnte ein erster Schritt in Richtung einer besseren Schienenanbindung von Kappeln und der Schleiregion erreicht werden. Sollten die Wochenendverkehre weitergeführt werden, so ist aber eine bessere Vermarktung und eine bessere Kombination mit anderen touristischen Angeboten erforderlich. Die Schienenanbindung der Schleiregion stellt in jedem Fall ein interessantes Potenzial dar, das aber nur schrittweise akquiriert werden kann.

Die Anmerkungen zur notwendigen Verlässlichkeit der Schleibrücke Lindaunis werden geteilt.

D0135#3

Stellungnahme

Das Tourismusentwicklungskonzept der Region Schlei-Ostsee sieht die Stärkung der Ankunftsorte durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen vor. Diese Maßnahme findet sich auch im aktuellen Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans wieder und wird somit von Seiten der OfS begrüßt.

Für Fragen oder weitere Auskünfte stehen wir gern zur Verfügung.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir kommen bei Bedarf gerne auf Ihr Angebot zurück.

RDC Deutschland GmbH

A0036

A0036#1

Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Krumstroh,

für die Möglichkeit, uns als im Land tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beteiligen, möchten wir uns bedanken. Diese Stellungnahme betrifft alle unsere operativen Unternehmen im Norden AUTOZUG Sylt GmbH (AUTOZUG Sylt, Güterbahn Schleswig-Holstein) und die BTE BahnTouristikExpress (ALPEN-Sylt-Nachtexpress).

Der grundsätzlichen Ausrichtung des LNVP stimmen wir zu, insbesondere bezüglich der Berücksichtigung des Klimaschutz, weitere Angebotsausweitungen und der Fortführung des Wettbewerbs im SPNV. Ferner begrüßen wir, dass die Fortschreibung konkreter und faktenreicher als vorheriger LNVP ist.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die positive Rückmeldung und freut sich darüber, dass die Ziele und Projekte Zustimmung finden.

Stellungnahme

2.5: Auch bis zur Fertigstellung der geplanten Elektrifizierung kann durch Umstellung auf HVO/Biodiesel bereits eine 80-90%ige CO2-Einsparung im Dieselbetrieb erreicht werden. Hier ist zu prüfen, inwiefern das Land die Unternehmen im SPV bei der schnellen Umstellung finanziell unterstützen kann.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird derzeit allerdings keine Möglichkeit gesehen, dass das Land in eine Subventionierung von Biokraftstoffen für den SPNV einsteigen könnte.

Stellungnahme

«e 5.1.1: Maßnahmen "Robustes Netz" und "Infrastrukturqualitätsmanagement" besonders begrüßenswert, da die Schieneninfrastruktur vielfach ausgereizt ist und Verspätungen/Störungen sich massiv auf die Betriebsqualität auswirken.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

«e 5.2.2. Maßnahme 2: Die Alternative Teilelektrifizierung bis Niebüll unter Nutzung von BEMUFahrzeugen sollte alternativ geprüft werden. In Heide, Husum und Niebüll sind aus anderen Projekten Ladeinseln vorgesehen, so dass eine Realisierung schneller erfolgen kann. Zudem sind für Elektrifizierung des Abschnitts Niebüll Westerland sowohl betrieblich (insbesondere Autozugverkehr) als auch Planungsrechtlich noch zahlreiche Fragen zu klären.

«e 5.2.2 Maßnahme 3: Bei Fortführung der bisherigen defensiven Wettbewerbspolitik der FHH im ÖPNV/SPNV entzieht eine Gleichstrom-Express-S-Bahn erhebliche Anteile an SPNVVerkehrsleistung dem Wettbewerb.

«e 5.2.2 Maßnahme 17: Die Beschleunigung der Marschbahn ist ausdrücklich zu begrüßen, dass die derzeitigen Fahrzeiten nach Hamburg nicht wettbewerbsfähig sind und die neue Infrastruktur ein SchnellLanasam-Konzept ermöglichen würde.

Erwiderung

- Bezüglich einer vorgezogenen "Elektrifizierung" der Marschbahn durch den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen ist anzumerken, dass mit den absehbar zur Verfügung stehenden Fahrzeugen die erforderlichen Sitzplatzkapazitäten nicht zur Verfügung gestellt werden können. Lokbespannte IC- und RE 6-Züge werden weiter die Marschbahn prägen und können nur durch eine "richtige" Elektrifizierung auf E-Traktion umgestellt werden.
- Die Anmerkung zur Gleichstrom-S-Bahn wird zur Kenntnis genommen.
- Die Anmerkung zur Streckenverkürzung zwischen Itzehoe und Elmshorn durch eine neue zusätzliche Infrastruktur wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

«e 5.3.1 Der Bahnhof Ohrstedt ist von Maßnahmenpaket 5 (nach 2027) in Maßnahmenpaket 1 (bis 2026) vorzuziehen, und zwar als Kreuzungsbahnhof. Die Strecke Husum Jübek ist zum einen mit der Kreuzungsstelle ein einfacher und zeitnäher umzusetzender Bypass im Falle einer Störung auf dem Abschnitt Husum Heide Elmshorn -Hamburg.

Zum anderen werden Güterverkehre und Sonderverkehre zukünftig zu massiven Trassenkonflikten mit dem SPNV führen. Zur Gewährleistung eines SPNV-Studentaktes ohne Taktlücken und einer klimafreundlichen Anbindung der Ver- und Entsorgung insbesondere der Insel Sylt mit Gütern ist diese Maßnahme unabhängig von der Elektrifizierung in der Priorität hochstufen, insbesondere, da der Investitionsaufwand überschaubar ist.

Zudem wird mit dieser Maßnahme die Übergangssituation in Husum deutlich verbessert, da derzeit die Anschlüsse bei Versnätuna des RE 6 häufig verpasst werden.

Erwiderung

Eine Kreuzungsstation ist derzeit nicht vorgesehen. Eine weitere Kapazitätsausweitung ist jedoch auch durch die geplante Geschwindigkeitserhöhung und zusätzliche Signale möglich. Durch die Geschwindigkeitserhöhung werden auch die Anschlüsse in Husum entspannt.

A0036#6

Stellungnahme

e 5.3.2: Es ist anzustreben, dass die aufgeführten Bahnsteige mit einer Höhe unter 55 cm in den Akkumulatoranlagen zum Betriebsstart Ende 2023 und nicht erst bis Ende 2026 abgebaut werden.

Erwiderung

Die Bahnsteigaufhöhungen werden bis zum Betriebsstart Ende 2023 umgesetzt.

Stellungnahme

e 5.3.5: QMS bzw. Vertragswerke sind eher zu entbürokratisieren, Aussagen in diesem Kapitel lassen eine weitere Bürokratisierung befürchten, die Personalkosten bindet, die eher in die Verbesserung des Angebots investiert werden sollten.

Erwiderung

Die Qualität des Nahverkehrs hat einen hohen Stellenwert. Es ist Aufgabe der Aufgabenträger, von allen Verkehrsunternehmen nicht nur eine hohe Qualität einzufordern, sondern auch deren Erbringung zu überwachen und finanzielle Anreize zu setzen, die ausreichend groß sind, damit kein Verkehrsunternehmen an der Qualität spart.

A0036#8

Stellungnahme

Wir möchten noch darauf hinweisen, dass wir in Kapitel 5.3.2 bei der Übersicht zu Fahrzeugtypen bereits als Betreiber benannt sind, obwohl das Vergabeverfahren noch nicht final abgeschlossen ist.

Erwiderung

Die Tabelle für die Akkufahrzeuge wurde angepasst und betreiberneutral ("mehrere EVU") dargestellt.

SoVD - Sozialverband Deutschland

D0107

D0107#1

Stellungnahme

Bezug: 2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Stellungnahme SoVD Schleswig-Holstein e.V.

Der Nahverkehrsplan auf Landesebene bewegt sich im Sinne der Vorgaben zur Barrierefreiheit in einem Graubereich, da aufgrund der Nichtgeltung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für den Bahn-Schienenverkehr die zeitliche Frist zur Herstellung von völliger Barrierefreiheit zum 01.01.2022 keine Gültigkeit hat. Gleichwohl gilt aber die Vorgabe aus o.g. EU-Richtlinie, dass eine Abweichung von den Barrierefreiheits-Anforderungen stets begründet zu erfolgen hat. Vor diesem Hintergrund erscheint zum einen das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit für 2030 wenig ambitioniert und die Formulierung der Zwischenziele für 2026 augenscheinlich auch spitzfindig formuliert, da hier nur die Rede von einem "barrierefreie[n] Zustieg in den SPNV" die Rede ist. Dieser wiederum wird von der genannten EU-Richtlinie nicht erfasst.

Erwiderung

In Schleswig-Holstein wurde in den vergangenen Jahren in Bezug auf die Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Stationen im SPNV bereits sehr viel erreicht. Die Werte sind daher schon sehr gut. Dass nun "nur" bis 2030 das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit erzielt werden kann, liegt an einigen wenigen verbleibenden Stationen, die mit größerem Aufwand nur für einige Jahre ertüchtigt werden müssten, um dann einem Komplettausbau zu weichen. Der Einsatz von nicht barrierefreien Fahrzeugen bezieht sich nur noch auf einige wenige Linien.

Für alle derzeit noch nicht barrierefreien Stationen gibt es konkrete Projekte, bei denen die Planungen begonnen wurde.

D0108

D0108#1

Stellungnahme

Der SoVD begrüßt, dass das Thema Barrierefreiheit erstmals im Entwurf des Nahverkehrsplans in einem eigenen Kapitel behandelt wird. Dabei ist Schleswig-Holstein in punkto barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen im Ländervergleich auf einem guten Weg. In unserem Bundesland sind bereits überdurchschnittlich viele Stationen barrierefrei zugänglich.

Vor dem Hintergrund der EU-Richtlinie zur Barrierefreiheit (2019/882), die für die EU-Mitgliedsstaaten die Anforderungen an die Barrierefreiheit der VNBehindertenrechtskonvention in Bezug auf Dienstleistungen regelt, wird aus dem vermeintlichen Vorsprung jedoch lediglich ein nicht ganz so starker Rückstand.

Schließlich gilt die VN-Behindertenrechtskonvention bereits seit 2006.

Die EU-Richtlinie 2019/882 übernimmt aus der VN-Behindertenrechtskonvention die Notwendigkeit, "einen gesetzlichen Rahmen mit konkreten, durchsetzbaren und fristgebundenen Richtvorgaben für die Kontrolle der schrittweisen Verwirklichung der Barrierefreiheit zu schaffen." (ebd., Absatz 13)

Begreift man den Entwurf des Nahverkehrsplans für Schleswig-Holstein als Ergebnis dieses Prozesses wird schnell deutlich, dass die hierin enthaltenen Zielvorgaben im Sinne der EU-Richtlinie nicht als ausreichend bezeichnet werden können.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Die "EU-Richtlinie 2019/882 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen" richtet sich an digitale Produkte und Dienstleistungen. Ihre Anmerkungen an dieser Stelle in Zusammenhang mit dem LNVP ist hier für uns leider nicht verständlich. Für ein Gespräch hierzu stehen wir gerne bereit.

Stellungnahme

Das Kapitel 5.3.2. widmet sich im entsprechenden Unterkapitel den rechtlichen Vorgaben der technischen Umsetzung von Barrierefreiheit. Hierbei werden die Vorgaben zur Interoperabilität der TSI-PRM sowie die Länderbauordnungen und DIN-Normen genannt, nicht aber die o.g. allgemeine EU-Richtlinie zur Umsetzung der Barrierefreiheit in den EU-Mitgliedsländern sowie das in seinen

Bestimmungen für den SPNV zwar nicht gültigen, gleichwohl politisch bedeutsamen PBefG. Dies ist nach Meinung des SoVD kein Versehen oder legitime inhaltliche Schwerpunktsetzung, sondern stellt nach unserer Ansicht den Versuch dar, den wenig ambitionierten Zeitplan zur Umsetzung von Barrierefreiheit als alternativlos zu legitimieren. Absatz 66 der genannten EURichtlinie regelt eindeutig, dass von den Anforderungen der Herstellung von Barrierefreiheit, die, da sie nicht befristet wurde, umgehend herzustellen ist, nur in begründeten Fällen abgewichen werden kann. Der Entwurf des Nahverkehrsplans Schleswig-Holstein begründet hingegen überhaupt nicht, sondern verspricht die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit für einen Zeitpunkt, der jenseits der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans liegt.

Erwiderung

Die "EU-Richtlinie 2019/882 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen" richtet sich an digitale Produkte und Dienstleistungen. Ihre Anmerkungen an dieser Stelle in Zusammenhang mit dem LNVP ist hier für uns leider nicht verständlich. Für ein Gespräch hierzu stehen wir gerne bereit.

Der vorliegende Landesnahverkehrsplan bezieht sich auf den Schienenpersonennahverkehr. Entsprechende Regelungen zum Busverkehr, die sich aus dem PBefG ergeben, sind in den Nahverkehrsplänen der Kreise und kreisfreien Städte zu beschreiben.

Stellungnahme

Für die Fahrgäste spielt es in der Regel keine Rolle, ob sie sich bei Fernreisen bzw. Reisen über Landesgrenzen hinweg im Bereich eines Nahverkehrs bewegen oder in einem anderen. Für Reisende mit Behinderung spielen die Übergänge zwischen ÖPNV Regionalverkehr/SPNV Fernverkehr hingegen eine große Rolle und hierbei sind es neben den baulichen Voraussetzungen auch und gerade die Kommunikationssysteme, über die eine Interoperabilität hergestellt werden muss.

Erwiderung

Danke für Ihren Hinweis, den wir gerne unterstützen.

Stellungnahme

Abschnitt Barrierefreiheit der Fahrgastinformation

Der HVV informiert seine Fahrgäste mittlerweile per Echtzeit-Aktualisierung über den barrierefreien Zugang zu den Stationen von U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn. In einer Karte ist ersichtlich, ob Aufzüge in den Stationen aktuell funktionieren oder gewartet werden müssen. Solche Informationen sind für Reisende mit Behinderung dringend erforderlich, wenn sie selbstbestimmt die Verkehrsangebote nutzen wollen. Ein ähnliches Angebot, von dem der Nahverkehr in Schleswig-Holstein aber noch weit entfernt ist, sollte dringend erstellt werden. Hierzu verpflichtet auch die TSI-PRM (EU-Verordnung 1300/2014, Abschnitt 4.4.1). Da hierin die Bedingungen für neue Anlagen geregelt sind, müsste ein solches System mittlerweile grundsätzlich bestehen und es könnten sukzessive Daten aus bestehenden Bahnhöfen eingepflegt werden.

Der entsprechende Abschnitt über die Barrierefreiheit der Fahrgastinformation bietet hierfür allerdings kaum Anhaltspunkte. Zusammenfassend ist zu sagen, dass lediglich die Schwierigkeiten bei der Erfassung der vermeintlich immensen Datenmengen konstatiert werden. Konkrete Planungen samt Zeitrahmen für deren Umsetzung bietet der Abschnitt jedoch keine.

Erwiderung

Für die Beauskunftung von barrierefreien Reiseketten benötigen wir genauere Informationen über die Infrastruktur. Die Erhebung ist aktuell in Arbeit. Als nächste Schritte pflegen wir die Daten ein und können danach genauere Auskünfte über die Reiseketten geben. Die Beauskunftung der Echtzeitinformationen der Aufzüge ist geplant, wir können allerdings die Zeit bis zur Fertigstellung noch nicht abschätzen.

D0108#5

Stellungnahme

Abschnitt Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Der SoVD begrüßt es sehr, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans die scharfe Kritik der Behindertenverbände an den neuen KISS-Doppelstockzügen zumindest dokumentiert. Trotz Erfüllung der TSR-PRM-Richtlinien durch diese neuen Züge der Firma Stadler Rail gestaltet sich der Einstieg in diese Züge für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe nach Auskunft von Betroffenen als nahezu unmöglich. Für den Ein- und Ausstieg in diese Züge ist die Nutzung von gleich mehreren Rampen mit starker Steigung erforderlich. Vor dem Hintergrund der erst in den letzten Jahren erfolgten Anhebung der Bahnsteige ist diese Problematik besonders bemerkenswert. Leider enthält der Nahverkehrsplan keinerlei Überlegungen zur Behebung dieses Umstandes. Immerhin 18 Züge der Fahrzeugflotte von DB-Regio werden somit auf Jahre hinaus für mobilitätseingeschränkte Personen nicht selbständig nutzbar sein.

Erwiderung

Die Bedürfnisse all unserer Fahrgäste stehen bei unseren Ausschreibungen im Fokus. Wir werden selbstverständlich auch weiterhin den Austausch mit den Vertretern der Behindertenverbände führen, um gemeinsam Lösungen zu finden.

Stadt Flensburg

D0279

D0279#1

Stellungnahme

Bezug: 2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV 2.5 Klimaschutzziele (S. 11) Die Klimaschutzziele sollten an die aktuellen Werte des Bundes angepasst werden, wonach Deutschland früher klimaneutral werden soll: Treibhausgasemissionen

- Bis 2030: 65 % weniger CO₂ (bislang 55 %)
- Bis 2040: 88 % weniger CO₂
- 2045: Klimaneutralität (bislang 2050)

Zulässige jährliche CO₂-Emissionsmengen für einzelne Sektoren wie Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr oder Gebäudebereich werden abgesenkt

Erwiderung

Die Werte werden angepasst.

D0280

D0280#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität die Grundlage

5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität / 5.1.1 Infrastruktur und Stationen (S. 23 unten/S. 24 oben, S. 26)

Als Zielvorstellung wird ein "robustes Netz" für Umleitungsverkehre formuliert. In diesem Zusammenhang wird auch die Strecke Kiel-Flensburg-Niebüll als Ausweichstrecke genannt. Über die entsprechenden Neutrassierungen / Verbindungskurven wird hier schon der "Grundstein" für das Entwicklungskonzept "Innenstadtbahnhof" (am ZOB) gelegt.

Gerade die Führung aller Verbindungen auf der eingleisigen und der unmittelbar nicht ausbaubaren Hafenbahn zum ZOB dürfte eher zu weiteren Betriebsstörungen beitragen und dem Wunsch der Resilienz des Bahnnetzes ("robustes Netz") könnte nicht entsprochen werden.

Es werden attraktive Stationen angestrebt. Für die Attraktivitätssteigerungen des Flensburger Bahnhofs bedarf es eines klaren Bekenntnisses zu diesem Standort. Die Diskussion auf Landesebene für einen Bahnhof am ZOB stehen im Gegensatz zur aktuellen Beschlussgrundlage der Stadt Flensburg und stören diese Bemühungen.

Erwiderung

Das wichtigste Projekt für eine Verbesserung der Resilienz des schleswig-holsteinischen Bahnnetzes ist der Ausbau der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe. Dieser würde auch die Anbindung Flensburgs "absichern", wenn es etwa zu Streckensperrungen zwischen Hamburg und Elmshorn kommt. Nachrangig ist die Bedeutung einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll-Flensburg für den Resilienzanspruch. Für Flensburg ist die Wahl des Bahnhofsstandorts entscheidend. Der kurze eingleisige Abschnitt der entstehen würde, wenn der Innenstadtbahnhof umgesetzt werden würde, ist vor diesem Hintergrund zu verkraften.

Am Standort Innenstadt ist ein neuer zeitgemäßer Bahnhof mit einem modernen Erscheinungsbild / guter Architektur vergleichsweise einfach zu realisieren. Der heutige Bahnhof ist - insbesondere das Bahnhofsgebäude - überdimensioniert und nur mit sehr hohem Aufwand attraktiv zu bekommen.

D0282

D0282#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

5.2.2 Maßnahmen ab 2027 / dort Nr. 7) Bahnknoten Flensburg (S. 55/56) und Nr. 13) Reaktivierung Niebüll-Flensburg (Innenstadt) (S. 64/65)

Das Ziel des Landes, einen Innenstadtbahnhof (am ZOB) zu etablieren, widerspricht der aktuellen Beschlussfassung der Stadt Flensburg (vergleiche Ratsbeschluss RV-127/2016, 3. Ergänzung).

Bahnhof meint in diesem Sinne einen überdachten dreigleisigen Endhaltepunkt, ähnlich einem Kopfbahnhof mit eingleisiger Anbindung. Ein gebäudeloser Bahnhof für den Haupthaltepunkt einer angehenden Großstadt scheint nicht angemessen. Es wird weiter auf die Unsicherheit der Betriebsstabilität hingewiesen, da alle Züge (aus Dänemark, Hamburg, Kiel, Niebüll) über ein Gleis im Deutschlandtakt zu diesem Kopfbahnhof geführt werden sollen - und das zukünftig teilweise geplant im 30 Minuten-Takt (Einstieg in das Konzept einer Stadt-Regionalbahn). Aussagekräftige Fahrplänenwürfe, die die Betriebsstabilität belegen, liegen nicht vor.

Ferner ist für Anpassungen der Zuleitungsverkehre aus Kiel keine Grundstücksverfügbarkeit zum Ausbau der notwendigen Kurven gegeben. Ohne direkte Anfahrmöglichkeit der Züge aus Kiel ergäben sich Fahrzeitverluste, weil der Zug Richtung Flensburg-Weiche fahren müsste, um dann die Fahrrichtung wechseln zu können und faktisch "rückwärts" in den Bahnhof am ZOB einzufahren.

Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKI) nach der "Standardisierten Bewertung" von 8,25 für den Abschnitt von Weiche bis zum ZOB erscheint überhöht (Anmerkung: Die Wirtschaftlichkeit ist ab einem NKI von > 1 gegeben). Auch die Planung neuer Haltepunkte in den Konzepten des Landes ist leider sehr oberflächlich: Z.B. wird von einem Halt am Berufsschulzentrum (Haltestelle Flensburg Exe) ausgegangen, der aber durch den Höhengsprung im Gelände wohl unattraktiv wäre und dessen Zugänglichkeit durch das Betriebsgelände der Mitsubishi Hitec Paper Europe GmbH eher nicht realisierbar ist.

Außerdem sieht das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) sowie der Masterplan Mobilität auf der Strecke einen Radweg vor, der den Stadtteil Weiche mit der Innenstadt verbindet. Es wird auf die Planungshoheit der Stadt verwiesen. Auch ein Fernbahnhof in Flensburg-Weiche wurde im Kontext des

Beschlusses RV-127/2016 3. Ergänzung) von der Stadt abgelehnt.

Eine Verknüpfung zum städtischen Busverkehr wird und wurde bereits am bisherigen Bahnhof realisiert.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass es in Flensburg Hafenspitze und nicht Hörnspitze heißt.

Erwiderung

Die negative Einschätzung der Stadt Flensburg bezüglich der Chance eines innerstädtischen Bahnhofes wird erneut mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der NAH.SH ist ein architektonisch ansprechender Bahnhof im Herzen der Stadt ohne Weiteres vorstellbar. Alleine schon die zentrale Lage in einem hochattraktiven Umfeld würde den Bahnhof massiv gegenüber seinem heutigen zugegebenermaßen massiven Erscheinungsbild aufwerten. Trotz "nur" drei Bahnsteiggleisen wäre es ohne Probleme möglich, an den Bahnsteigen gleichzeitig fünf Züge halten zu lassen (durch entsprechende Spurplankonfigurationen). Der kurze eingleisige Abschnitt der sich in der Zufahrt ergeben würde, ist betrieblich akzeptabel. Die dargestellten Probleme bezüglich der Grundstücksverfügbarkeit oder der Lage anderer Haltepunkte erscheinen aus unserer Sicht alle überwindbar.

Dass die Stadt Flensburg einen Radweg auf einer gewidmeten Bahnfläche plant, die noch dazu bekanntermaßen im Infrastruktursicherungsvertrag zwischen Land Schleswig-Holstein und DB Netz AG enthalten ist, liegt in ihrem Verantwortungsbereich. Die NAH.SH hat durch eine von ihr betreute Masterarbeit versucht, Spielräume für eine gemeinsame Führung von Bahn und Radverkehr aufzuzeigen.

Die Ortsbezeichnung Hörnspitze wird durch Hafenspitze ersetzt. Vielen Dank für den Hinweis.

Stellungnahme

Auch für die von der Stadt Flensburg befürwortete Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg-Niebüll wird im LNVP-Entwurf der Bahnhof am ZOB als Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit genannt. In diesem Zusammenhang sei aber darauf verwiesen, dass das Ergebnis der standardisierten Bewertung für die Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll inklusive der Anbindung an den ZOB lt. vorliegendem Gutachten im Auftrag der NahSH "nur" noch bei NKI 1,09 liegt. Obwohl immer noch förderfähig ist dies eine starke Reduktion gegenüber dem o.g. NKI von 8,25 für den Abschnitt von Weiche bis zum ZOB. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob eine solitäre NKI-Betrachtung der Reaktivierung der Hafensbahn (Weiche-ZOB) überhaupt zielführend sein kann. Die Stadt Flensburg hält daher die Bewertung der Hafensbahn für unrealistisch und bittet um eine fachliche Begründung und Diskussion dieses Wertes ein, bevor er für Planungszwecke des SPNV verwendet wird.

Erwiderung

Der hohe Nutzen-Kosten-Faktor bei der Herstellung des Innenstadtbahnhofs liegt an der Tatsache, dass mit einer vergleichsweise überschaubaren Maßnahme eine entscheidende Veränderung der Attraktivität der Bahnanbindung Flensburg möglich ist (zentrale Station mit einer extrem hohen Lagegunst). Durch den neuen hervorragend gelegenen Bahnhof werden sehr hohe Fahrgastpotenziale mit zum Teil langen Reiseweiten akquiriert.

Stellungnahme

Gemäß LNVP-Entwurf soll der Schnellbus Flensburg - Niebüll bei Reaktivierung der Bahnstrecke eingestellt werden. Stattdessen soll es ein Bahn-Bus-Konzept geben, das faktisch einen Zubringerbus für die Bahnstrecke Flensburg-Niebüll enthält. Damit sind Fahrgäste ggf. gezwungen, die Reise nach Flensburg mit dem Bus zu beginnen, um dann an der Niebüller Strecke für wenige Kilometer in die Bahn umzusteigen, um dann in Flensburg erneut in den Bus zu wechseln, wenn das Ziel nicht gerade in der Innenstadt liegt. So etwas bezeichnet man in der IT als Medienbrüche, die zu vermeiden sind. Es bestehen Zweifel, ob ein derartiges (mehrmaliges) Umsteigerfordernis für die z.T. wenigen Kilometer nach Flensburg von den Fahrgästen akzeptiert würde.

Erwiderung

Ein Bahn-Bus-Konzept für die Bahnstrecke Flensburg - Niebüll existiert noch nicht. Insofern lässt sich über mögliche Umsteigezwänge nur spekulieren. Grundsätzlich zeigen unsere Erfahrungen, dass Umsteigeverbindungen durchaus akzeptiert werden, wenn diese verlässlich sind und Reisezeitvorteile mit sich bringen. Im Sinne einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Bus und Bahn (feinerschließung durch den Bus, schnelle regionale Verbindungen mit der Bahn) sind Umsteigeverbindungen in der Regel wirtschaftlich sinnvolle Lösungen, um ein maximum an Angebotsqualität zu bieten. Im Kern zeigen sich hier die wesentlichen Schwächen der Bahninfrastruktur in Flensburg. Durch die periphere Lage des Bahnhofs, die ein weiteres Umsteigen erforderlich macht, sind die bestehenden Bahnlinien ungeeignet, um diese für regionale schnelle Verbindungen ins Oberzentrum Flensburg zu nutzen. Die Verbindungen sind sowohl mit Bus als auch mit der Bahn nicht attraktiv, da in der Gesamtreisezeit recht langsam. Abhilfe kann hier nur der Innenstadtbahnhof in Flensburg schaffen, der durch Beschleunigung der Gesamtreisezeit und Erschließung neuer Fahrgastpotenziale einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist. Des Weiteren sorgt die derzeitige Lage des Bahnhofs in Flensburg dafür, dass insbesondere die Orte entlang der Buslinie Flensburg - Niebüll eine schlechte überregionale Erreichbarkeit haben, da die Buslinie sich fahrzeittechnisch nicht in den Bahnknoten Flensburg integrieren lässt und somit lange Wartezeiten entstehen.

D0282#4

Stellungnahme

Maßnahmen, die Flensburg betreffen, sind im Planentwurf alle abhängig vom Bahnhof am ZOB, dessen Umsetzung aber unklar ist. Bei beiden Maßnahmen sind der Zeithorizont sowie die Finanzierung offen. Als angehende Großstadt sollte es für Flensburg weitere Maßnahmen geben, deren Umsetzung sich nicht einzig und allein an einem Innenstadtbahnhof am ZOB orientieren, sondern alternativ auch das Vorhaben der Attraktivierung des vorhandenen Bahnhofes berücksichtigen, so dass auch für Flensburg ein qualitativer Sprung im SPNV in den nächsten, entscheidenden Jahren der Verkehrswende möglich wird.

Erwiderung

Für den Ausbau des SPNV in und um Flensburg ist der neue Innenstadtbahnhof von elementarer Bedeutung. Ohne Innenstadtbahnhof werden nur wenige Entwicklungspotentiale gesehen.

D0283

D0283#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.1 SPNV-Stationen

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungen bis 2030 / 5.3.1 SPNV-Stationen / Neue Stationen ab 2027 (36 Stationen) (S. 75, S. 76 unten/S.77)

Auch die Stadt Flensburg wünscht sich seit Langem die Modernisierung des (Haupt-)Bahnhofes. Das klare Bekenntnis der Stadt zu ihrem Bahnhof führt in letzter Zeit zu einem intensiven Dialog mit DB Station und Service, der darauf hoffen lässt, diesem Ziel näher zu kommen. Auch das Bahnhofsumfeld soll städtebaulich aufgewertet werden.

Auch ohne Unterstützung des Landes arbeitet die Stadt am Ausbau ihres vorhandenen Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsstation. Neben dem permanenten Ausbau als Busknotenpunkt (neben dem ZOB) ist ein Fahrradparkhaus im bestehenden Gebäude und die Aufwertung des Umfeldes im Rahmen einer umfangreichen städtebaulichen Aufwertung vorgesehen. Um die Mobilitätswende zu erreichen, wird die Unterstützung des Landes bei den Bemühungen der Stadt Flensburg hinsichtlich des Bahnhofs erwartet. Eine Aufnahme als Projekt in den LNVP-Entwurf "Modernisierung Flensburger Bahnhof" wäre zielführend.

Erwiderung

Modernisierungsmaßnahmen an bestehenden Stationen können mit Fördermitteln des Landes unterstützt werden. Dies betrifft auch den bestehenden Flensburger Bahnhof. Zudem sei darauf hingewiesen, dass bereits in den Jahren bis 2010 eine Modernisierung der Bahnsteiganlagen stattgefunden hat und die Barrierefreiheit mit Aufzügen hergestellt wurde. Diese Maßnahme fand mit einer erheblichen Landesförderung statt. Die dargestellten Initiativen zur Aufwertung von Bahnhofsgebäude und Bahnhofsumfeld sind der NAH.SH seit Jahren bekannt. Dabei wurde nie eine Absage an mögliche Förderungen erteilt.

D0284

D0284#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungen bis 2030 / 5.3.3 Busverkehr (S. 86)

In dem Vorschlag für ein ergänzendes Liniennetz überregionaler Busverbindungen ist zwar im Norden Schleswig-Holsteins die Verbindung Husum - Flensburg gelistet, nicht aber die starken Linien zwischen Niebüll - Flensburg bzw. Kappeln - Flensburg. Aus der Kooperation des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für den Planungsraum I (Neuaufstellung gegenwärtig in Bearbeitung) sehen wir die Notwendigkeit der Einbeziehung der genannten Linien und bitten um entsprechende Überprüfung.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Anregungen. Die Achse Niebüll - Flensburg wird ergänzt.

D0284#2

Stellungnahme

Aus dem Kontext eines überregionalen Busnetzes mit besonderer Bedeutung ergibt sich weiterhin die aus unserer Sicht naheliegende Mitfinanzierung seitens des Landes; nicht nur hinsichtlich infrastruktureller Themen, wie im Entwurf beschrieben, sondern auch in Bezug auf die Mehrqualität eines Plus-Bus-Angebotes.

Erwiderung

Eine Mitfinanzierung von ÖSPV-Leistung ist im momentanen finanziellen Rahmen des Landes Schleswig-Holstein nicht möglich.

D0285

D0285#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungen bis 2030 / 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus (S. 89)

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Bahnhöfen wird auf die Mikromobilität (z.B. E-Scooter) hingewiesen. Diese stellen auch eine gute Möglichkeit dar, den vorhandenen Bahnhof mit der Flensburger Innenstadt zu verbinden. (siehe S. 55 5.2.2 Nr.)

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0286

D0286#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.6 Antriebswende

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungen bis 2030 / 5.3.6 Antriebswende (S. 102)

Die Klimaschutzziele sollten an die aktuellen Werte des Bundes angepasst werden.

Erwiderung

Die Werte wurden angepasst.

D0286#2

Stellungnahme

Im Abs. 8 soll es wohl statt "emotionsfrei" "emissionsfrei" heißen.

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen

Der Fehler wird korrigiert.

D0287

D0287#1

Stellungnahme

Bezug: 6.1.1 Öffentliche Co-Finanzierung

6.1 Einnahmen / 6.1.1 Öffentliche Co-Finanzierung (S. 109)

Die Verteilung der GVFG-Mittel, die zu 65 % in die Straßen und nur zu 35 % in den SPNV/ÖPNV/Radverkehr fließen, sollte überdacht werden. Die Verkehrswende ist nur zu schaffen, wenn Finanzmittel zu Lasten des MV in den Umweltverbund umgeschichtet werden.

Erwiderung

Vielen Dank für diesen Hinweis!

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Finanzierung des ÖPNV in Schleswig-Holstein zu verbessern. Die Änderung der Verteilung der GVFG-Mittel des Landes zu Gunsten des ÖPNV ist eine davon.

Stadt Neumünster

A0028

A0028#1

Stellungnahme

Als ein wesentliches Ziel des LNVP ist die Steigerung der Fahrgastzahlen um 20% bis 2026 formuliert. Dies ist zwar einerseits unter den nach wie vor bestehenden Coronabedingungen ein anspruchsvolles Ziel. Andererseits geht die Zielstellung aus dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz aus April 2021 zur Erreichung der Klimaziele deutlich darüber hinaus (Verdoppelung der Fahrgäste bis 2030). Daher sollte eine Anpassung der zu erreichenden Fahrgastentwicklung bis 2026 im LNVP vorgenommen werden.

Das Verkehrsnetz der Stadt Neumünster ist stark geprägt von Pendlerbeziehungen. Zur Erreichung der Klimaneutralität Neumünsters bis 2035 ist es zwingend erforderlich, dass wesentlich mehr Wege mit dem Umweltverbund durchgeführt werden statt mit dem Kfz. Damit insbesondere Ein- und Auspendler für ihre täglichen Wege einen attraktiven und konkurrenzfähigen ÖPNV vorfinden, ist ein Ausbau des Bahnangebotes notwendig.

Erwiderung

Aufgrund der Nachfragedelle durch die Coronapandemie und der klaren Feststellung, dass eine ganze Reihe von Angebotsmaßnahmen erst nach 2026 greifen werden, ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 20 % bis 2026 bereits ein anspruchsvolles Ziel. Die gewünschte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 erfordert eine Reihe von Maßnahmen, die nicht Gegenstand dieses LNVPs sind.

Stellungnahme

Die unter dem Punkt 4.2 "Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen" genannten und Neumünster betreffenden Maßnahmen werden daher ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang ist die Wichtigkeit der Herstellung zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet zu betonen.

Ein Haltepunkt Christianstraße an der zu reaktivierenden Strecke Neumünster-Ascheberg böte die Möglichkeit schon vor der Reaktivierung der Gesamtstrecke in Betrieb zu gehen, so dass er in die Liste der bis 2026 herzustellenden Haltepunkte aufgenommen werden sollte. Bisher nicht im LNVP benannt ist der Haltepunkt an der Boostedter Straße, der insbesondere für die ÖPNV-Erschließung des Industriegebietes Süd von wesentlicher Bedeutung ist. Eine Aufnahme in den LNVP würde daher ausdrücklich begrüßt.

Erwiderung

Die Realisierung einer Station "Boostedter Straße" wird angestrebt. Es laufen aber noch Detailplanungen im Zusammenhang mit dem Konzept des Expresszuges Neumünster - Norderstedt, ob der Halt in jedem Szenario fahrplanseitig realisiert werden kann.

Der Haltepunkt Christianstraße wird umgesetzt, wenn er auch mit einem späteren Betriebskonzept für die Strecke Neumünster - Ascheberg - Plön kompatibel ist. Hierzu sind noch Detailklärungen erforderlich.

Stellungnahme

Die Aufnahme der Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg in den LNVP wird ausdrücklich unterstützt. Mit der Wiederherstellung des Bahnbetriebes wird ein attraktives ÖPNV-Angebot zwischen dem Kreis Plön und der Stadt Neumünster geschaffen, mit der Möglichkeit am Bahnhof Neumünster auf andere Bahnverbindungen umzusteigen. Auch hier sehen wir ein großes Verlagerungspotenzial vom Kfz zum ÖPNV. Auf Grund der bestehenden Widmung der Bahnstrecke wird die Möglichkeit gesehen, die notwendigen baulichen Maßnahmen zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebes kurzfristiger in Angriff zu nehmen, als im Entwurf des LNVP vorgesehen. Wir schlagen daher vor, für die Reaktivierung den Zeithorizont bis 2030 anzustreben. Angesichts des eingangs erwähnten Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz ist davon auszugehen, dass durch den Bund in den nächsten Jahren die Mittel für den Ausbau des ÖPNV deutlich aufgestockt werden. Eine Finanzierung bis 2030 der mit geschätzten 40 Millionen Euro Gesamtkosten vergleichsweise günstigen Maßnahme dürfte daher durchaus realistisch sein, so dass die erforderlichen planerischen Schritte zeitnah angegangen werden sollten.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme. Der Wunsch einer schnelleren Realisierung des Vorhabens der Wiederinbetriebnahme des SPNV zwischen Ascheberg und Neumünster ist nachvollziehbar, kann aber angesichts begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht in Aussicht gestellt werden.

Stellungnahme

Der Aussage auf Seite 97, dass die Einführung von regionalen Tarifangeboten die "Bemühungen um einen leicht verständlichen und einheitlichen Landestarif konterkarieren", wird insofern widersprochen, als dass besondere, auf z.B. ein Stadtgebiet beschränkte Tarifangebote, nach hiesigem Verständnis durchaus vereinbar mit dem SH-Tarif sind. Zudem können sie ein attraktives Angebot darstellen, um innerhalb des Stadtverkehrs zusätzlich Fahrgäste gewinnen zu können. Im in der Aufstellung befindlichen Tarifentwicklungsplan sollten daher entsprechende regional begrenzte Tarifangebote weiterhin ermöglicht werden.

Erwiderung

Im Tarifentwicklungsplan laden wir alle Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ein, gemeinsam eine integrierte Strategie für den Schleswig-Holstein-Tarif zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist es sicherlich sinnvoll zu erörtern, wie viele regionale Sonderangebote z.B. zur Kund*innenbindung sinnvoll und wünschenswert und wie viel Einheitlichkeit umgesetzt werden muss, damit das Tarifsysteem für die Kund*innen übersichtlich bleibt.

Stellungnahme

Unter dem Punkt „Bike and ride“ auf Seite 105 wird auf die Bedeutung der Herstellung von „ladefähigen Verknüpfungspunkten für, Rad, Scooter, MIV und sonstige Formen der shared services“ an Mobilitätsstationen hingewiesen. In dem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass bislang die Ladeinfrastruktur für Pedelecs an B+R-Anlagen nicht gefördert wird..Die Schaffung von Ladeinfrastruktur sollte daher in den Förderkatalog zukünftig aufgenommen werden. \

Erwiderung

Die Einrichtung von B+R-Anlagen an Bahnhöfen wird mit Landesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) gefördert. Es ist richtig, dass die Förderung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes über das aktuelle GVFG-SH leider nicht möglich ist. Die GVFG-Mittel können jedoch mit anderen Fördertöpfen, die den Ausbau von E-Mobilität unterstützen, kombiniert werden.

A0028#6

Stellungnahme

Widersprüchlich sind die zeitlichen Angaben zur Geltungsdauer des vorliegenden Entwurfs des LNVP. Während diese im Titel mit 2022 bis 2027 (sechs Kalenderjahre) angegeben ist, ist auf Seite 9 (drittletzte Zeile) eine Geltungsdauer bis Ende 2026 genannt.

Erwiderung

Die Geltungsdauer wird nun direkt im Vorwort angesprochen.

Stadtverkehr Lübeck GmbH

A0023

A0023#1

Stellungnahme

Ausweitung des SPNV in/nach Lübeck:

- Durchgängig 30-Min.-Takt zwischen HL und HH auch abends (ab Ende 2022): Wir benötigen dringend mehr Details zu den Fahrplänen, da Anschlüsse geplant werden müssen.
- Alle weiteren Ausweitungen im SPNV nehmen wir mit Interesse auf.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Wenn die Details zum Fahrplan 2023 feststehen werden NAH.SH und/oder DB Regio den Stadtverkehr Lübeck kontaktieren.

Stellungnahme

Auf Seite 15 wird von der Weiterentwicklung von Verbundstrukturen gesprochen. Was ist damit gemeint?

Erwiderung

Die Verbundstruktur in Schleswig-Holstein (bestehend aus den beiden parallelen "Verbundorganisationen" NSH und NAH.SH, den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) wird in einem gemeinsamen Prozess aller genannten Stakeholder auf ihre Tauglichkeit für die bevorstehenden Herausforderungen überprüft. Über den Fortschritt wird regelmäßig in den Gremien von NAH.SH und NSH berichtet.

Stellungnahme

Busbeschleunigung: Auf S. 88 wird angesprochen, das GVFG-Mittel für Busbeschleunigungsmaßnahmen eingesetzt werden können. Gilt das auch für Busbeschleunigung in den kreisfreien Städten, wie Lübeck?

Erwiderung

Die Textstelle bezieht sich explizit auf überregionale Buslinienverbindungen von landesweiter Bedeutung. Gemäß Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein ist die Einrichtung von Verkehrsleitsystemen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen grundsätzlich förderfähig. Dies schließt auch kreisfreie Städte mit ein.

A0023#4

Stellungnahme

Mobilitätsstationen (S. 76 und auch S. 90): Es geht von der Verknüpfung von Bahn und Shared-Mobility-Angeboten gesprochen, ohne konkrete Maßnahmen zu benennen. Fördert sie Nah.Sh zukünftig auch Bike-Sharing-Stationen an Bahnhöfen?

Erwiderung

Aktuell ist die Förderung aus dem GVFG nicht möglich. Inwiefern dies in Zukunft möglich ist, wird zu erörtern sein.

Stellungnahme

E-Mobilität (S. 106): Was bedeutet „diskriminierungsfreie Nutzung öffentlicher Betriebsinfrastruktur“? Hier sehen wir dringenden Abstimmungsbedarf.

Erwiderung

Öffentlich geförderte oder über öffentliche Mittel bereitgestellte Betriebsinfrastruktur sollte im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes grundsätzlich auch allen im öffentlichen Auftrag verkehrenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, sofern dies betrieblich und kapazitiv möglich ist.

Stellungnahme

CiBo (S. 14 und S. 101): Es wird geschrieben, dass die Maßnahme kostenneutral wäre. Wir vermuten aber, dass auf die VU dennoch Kosten z.B. für Provisionen anfallen würden, so dass die Maßnahme nicht als kostenneutral beschrieben werden kann

Erwiderung

Die bisher angebotenen analogen Vertriebswege verursachen ebenfalls Kosten. Die NAH.SH geht davon aus, dass die Digitalisierung des Vertriebs zu Einsparungen je verlagertem Verkaufsvorgang führt, weil Kosten im analogen Vertrieb entfallen. Daher wird angenommen, dass digitale Vertriebswege wie CIBO in der Umsetzung kostenneutral sind.

A0023#7

Stellungnahme

Der SH-Tarif 2.0 soll vsl. in Q1 2022 umgesetzt werden. Ist er nicht mitaufgeführt, weil er 2021 hätte abgeschlossen sein sollen?

Erwiderung

Der SH-Tarif 2.0 bildet die technische Grundlage, mit der die Ziele der Tarifentwicklung, wie sie zum Beispiel im Tarifentwicklungsplan mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern vereinbart werden, umgesetzt werden können. Auf diese technischen Details verzichten wir aus diesem Grund an dieser Stelle.

Stellungnahme

Die Einführung der landesweiten OstseeCard „unbeschwert unterwegs“ ist für Anfang 2022 vorgesehen. Wird sie deswegen nicht aufgeführt?

Erwiderung

Die NAH.SH begrüßt die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Gemeinden vor Ort bei der Entwicklung des Produkts "unbeschwert unterwegs". Da es sich derzeit noch in der Entwicklungsphase befindet und die finalen Abstimmungen mit den beteiligten Gemeinden noch ausstehen, wurde darauf verzichtet, die Vorstellung des neuen Produkts bereits in der Schriftfassung des LNVP aufzunehmen.

A0023#9

Stellungnahme

Jobticket (S. 95): Wenn wir als Vertriebspartner auftreten wollen, fallen bei uns Kosten für die Softwareerweiterung und personelle Ressourcen an.

Erwiderung

Es wird davon ausgegangen, dass evtl. Investitionen in Vertriebsinfrastruktur durch zusätzliche Fahrgäste und damit einhergehende Mehreinnahmen amortisiert werden.

Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH

D0022

D0022#1

Stellungnahme

- Welche Tourismusziele sind genau gemeint?
- Ist die alte oder die überarbeitete Tourismusstrategie des Landes SH gemeint?
- Der Tourismus ist erst auf S. 9 inhaltlich aufgelistet. Gerne mehr im Vorwort dazu.

Erwiderung

1. Für den LNVP ist diese generelle Aussage mit dem allgemeinen Verweis ausreichend.
2. Es ist die zuletzt veröffentlichte Tourismusstrategie gemeint.
3. Der LNVP fokussiert sich auf den SPNV und alle seine Nutzergruppen. Eine Erwähnung des Tourismus und dessen Anforderungen im Vorwort ist daher nicht zwingend erforderlich.

D0022#2

Stellungnahme

e Tippfehler: unterstützen (Verbform)
- Seite 9

Erwiderung

8-1 Rechtschreibkorrekturen
Der Fehler wird korrigiert.

D0023

D0023#1

Stellungnahme

Bitte auch neben der Radmitnahme Dinge wie Rollatoren, Kinderwagen und Gepäck (u.a. Kreuzfahrttouristen) mitdenken. Sprich, es gibt einen erhöhten Platzbedarf.

Seite 13

Erwiderung

Diese Aspekte werden ebenfalls berücksichtigt.

D0024

D0024#1

Stellungnahme

Bitte bei Bahnen, die durch eine touristisch attraktive Landschaft fahren, auf saubere Fenster achten. Die Gäste nutzen hier die Möglichkeit des Aussichtes sowie für Fotos. Bsp. Schweizer Glacier Express

Seite 13

Erwiderung

Sauberkeit, insbesondere auch bei Fenstern, hat eine hohe Bedeutung für einen attraktiven Nahverkehr. Aus diesen Gründen hat die NAH.SH ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) entwickelt, in dessen Rahmen regelmäßig unabhängige Qualitätstester die Sauberkeit der Züge beurteilen. Bei verschmutzten Fenstern oder anderen Qualitätsmängeln greifen verkehrsvertraglich definierte Malusbeträge, die den Verkehrsunternehmen als Anreiz für eine hohe Betriebsqualität dienen sollen.

D0025

D0025#1

Stellungnahme

- Bei der Preispolitik ist auf das Ausgabevolumen der Touristen zu achten. Es ist teils günstiger mit dem ICE zwischen Kiel und HH zu fahren, als mit der Regionalbahn. > Seite 15
- Größere Einbindung der Welcome Card aus HH

Erwiderung

Im Fernverkehr bietet die DB zum Teil durch Sparpreise und andere Sonderangebote spezielle Preise an. Ein Vergleich ist schwer möglich, weil im Nahverkehr diesem andere Angebote gegenüberstehen, die auch für Touristen sehr attraktiv sind (z.B. Schleswig-Holstein-Ticket, Kleingruppenkarte).

Vielen Dank für die Anregung zur Hamburg Welcome Card, die die NAH.SH im Rahmen des Tarifentwicklungsplans prüfen wird.

D0026

D0026#1

Stellungnahme

Ist die alte oder die überarbeitete Tourismusstrategie des Landes SH gemeint? > Seite 16

Erwiderung

Die Aussagen beziehen sich auf die aktuell veröffentlichte Tourismusstrategie des Landes.

D0027

D0027#1

Stellungnahme

Uns fehlt hier der Ausbau in Bezug auf die Radmitnahme, ggf auch bei der Barrierefreiheit (Bsp. Rille bei Treppen). > Seite 20

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0028

D0028#1

Stellungnahme

Als negatives Beispiel ist hier Bad Schwartau zu nennen. Es gibt nicht einmal Unterstellmöglichkeiten für Mensch, Tier und Rad. > Seite 26

Erwiderung

Am Bahnhof Bad Schwartau gibt es Unterstellmöglichkeiten, sowohl auf dem Bahnsteig, als auch im Empfangsgebäude.

D0029

D0029#1

Stellungnahme

Neben WLAN fehlt es teils an Steckdosen in den Zügen. > Seite 29

Erwiderung

Die Einschätzung, dass Steckdosen zur Grundausstattung von Zügen gehören, wird geteilt. Daher werden neue Fahrzeuge grundsätzlich (auch in der zweiten Klasse) mit Steckdosen ausgerüstet. Die NAH.SH bittet allerdings um Verständnis, dass bei alten Fahrzeugen (insbesondere bei den Dieseltriebzügen, die zukünftig durch moderne Akkutriebzüge ersetzt werden sollen) noch nicht überall Steckdosen vorhanden sind, da die Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit Steckdosen nicht wirtschaftlich darstellbar ist.

D0030

D0030#1

Stellungnahme

Wünschenswert ist, wenn das Personal in engl. Sprache redegewandt ist. Auch wenn der Auslandsanteil der Urlaubsgäste gering ist, wollen wir als Urlaubsland Gastfreundschaft zeigen. Dies gilt es auch bei Ansagen im Nahverkehr zu beachten. > Seite 30

Erwiderung

In den Verkehrsverträgen des Landes sind Anforderungen an die Qualifizierung der Zugbegleiter enthalten. Dazu gehört insbesondere auch, dass Zugbegleiter über Grundkenntnisse der englischen Sprache verfügen müssen.

Menge und Umfang der automatisierten Durchsagen im Zugverkehr ist bereits recht hoch. Durch Mehrsprachigkeit wird der Umfang vervielfacht. Es wird versucht die mehrsprachigen Durchsagen auf Haltepunkten an Terminals, usw. zu beschränken.

D0031

D0031#1

Stellungnahme

Zur Stärkung des Binnenlandes fehlt es hier an ausreichendem Anschluss vom Herzogtum-Lauenburg. Beispiel von Ratzeburg nach Hamburg. > Seite 45

Erwiderung

Zwischen Ratzeburg und Hamburg bestehen verhältnismäßig gute stündliche Anschlussverbindungen mit Umsteigen in Büchen mit einer Gesamtreisezeit von etwas mehr als einer Stunde.

D0032

D0032#1

Stellungnahme

- Die Verbindung ist für das Urlaubs- und Tagungsreiseland wichtig und wird in der Kommunikation auch begleitet.
- Das Thema Green-Meeting samt Veranstaltungstickets ist an der Stelle zu berücksichtigen.
- > Seite 52

Erwiderung

Bereits heute werden für viele Veranstaltungen KombiTickets angeboten.

D0033

D0033#1

Stellungnahme

- Der Bahnhof in Flensburg ist außerhalb der Innenstadt und schlecht ausgeschildert. Gleiches gilt auch für Schleswig.
- Frage: Warum untersützt die Stadt das Vorhaben nicht? Seite 55

Erwiderung

Die Stadt Flensburg möchte auf der Gleistrasse einen Radweg errichten. Zudem fürchtet sie beispielsweise zusätzliche Lärmbelastung und Kapazitätsprobleme. Die Ablehnung durch die Stadt Flensburg ist umso mehr zu bedauern, als ein gemeinsam in Auftrag gegebenes Gutachten 2016 deutliche Vorteile für die Verlagerung des Bahnhofs in die Innenstadt herausgestellt hat.

D0034

D0034#1

Stellungnahme

Die Rampen sind auch für Radfahrer, Kinderwagen etc. wichtig. > Seite 79

Erwiderung

Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0035

D0035#1

Stellungnahme

Wer hat eine genaue Übersicht aller Bahnhöfe mit entsprechendem barrierefrei-Anteil? Hintergrund ist die touristische Landesdatenbank, die diese Daten benötigt. > Seite 80

Erwiderung

Eine Übersicht und Informationen zu den Bahnhöfen in Schleswig-Holstein hat die NAH.SH GmbH.

Auch im Liniennetzplan der NAH.SH befindet sich bereits die Information, ob eine Station barrierefrei ist oder nicht: https://www.nah.sh/assets/2021/BahnliniensSH_A3_2021.pdf

D0036

D0036#1

Stellungnahme

Bitte genaue Übersicht wo Räder auch im Bus mitgenommen werden können. > Seite 87

Erwiderung

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich in jedem Bus möglich. Es besteht besteht allerdings kein Anspruch auf Beförderung; die Mitnahme richtet sich nach den vorhandenen Platzkapazitäten und liegt im Ermessen des Fahr- und Begleitpersonals. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen hat Vorrang. Im Bereich des HVV gibt es Ausschlusszeiten von 6-9 Uhr und 16-18 Uhr an Werktagen.

D0037

D0037#1

Stellungnahme

Welche genauen Ziele der Nachhaltigkeit innerhalb der Tourismusstrategie (welche Version) sind gemeint? > S. 89

Erwiderung

Der Satz bezieht sich auf die Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025. Es sind die Ziele/ Aufgaben aus dem 5. Handlungsfeld: Touristische Infrastruktur gemeint.

D0038

D0038#1

Stellungnahme

Großer Wunsch der TA.SH für das Urlaubsland SH ist ein landesweiter Radverleih a la Europcar. Spricht, der Gast startet in Kiel und kann das Rad in Eutin abgeben. Natürlich mit digitaler Reservierung vorab und ebenfalls digitaler Zahlung. > Seite 90

Erwiderung

Vielen Dank für die Anregung.

D0039

D0039#1

Stellungnahme

Bitte bei der Vermarktung in Kooperationen denken, bsp. die TA.SH. > S. 90

Erwiderung

Danke für die Anmerkung.

D0040

D0040#1

Stellungnahme

Bitte beim Personal auch hier die engl. Sprache involvieren. > S. 99

Erwiderung

In den Verkehrsverträgen des Landes sind Anforderungen an die Qualifizierung der Zugbegleiter enthalten. Dazu gehört insbesondere auch, dass Zugbegleiter über Grundkenntnisse der englischen Sprache verfügen müssen.

D0041

D0041#1

Stellungnahme

Das Thema Sicherheit an den Bahnhöfen wird immer wichtiger. Nicht nur für alleinreisende Frauen.

Erwiderung

Ihr Hinweis wird unterstützt. Die Bedürfnisse all unserer Fahrgäste stehen bei allen Bahnhofprojekten im Fokus.

Stellungnahme

Die Bahnhöfe müssen mehr zur Wohlfühlage beitragen.

Erwiderung

Es gibt einige Bahnhöfe in Schleswig-Holstein mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität. Die NAH.SH unterstützt alle Vorhaben zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen. Viele Maßnahmen zur attraktiven Gestaltung der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder können grundsätzlich mit Landesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unterstützt werden. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof gelingt dort, wo Infrastrukturbetreiber, Kommune und NAH.SH eng zusammenarbeiten.

D0041#3

Stellungnahme

Ist bei der Berechnung der Züge das Thema Tourismusaufkommen (steigend durch Corona) eingerechnet?

Erwiderung

Bei der Berechnung der zukünftigen Fahrzeugkapazitäten sind für alle Verkehrszwecke Annahmen berücksichtigt worden.

Stellungnahme

° Gibt es die Möglichkeit, hier das Thema des CO2-Ausgleichs (bsp. Büsum) mehr zu integrieren?

Erwiderung

Das Büssumer Vorgehen ist - isoliert gesehen - interessant, jedoch wird davon abgesehen, das Thema "klimaneutrale Anreisen" durch Ausgleich über Klimaschutzprojekte in den LNVP zu integrieren. Konsequenterweise müsste dann die Möglichkeit des Ausgleichs auf den gesamten Bereich der Mobilität erweitert werden. Der LNVP zeigt grundsätzlich auf, wie der ÖPNV und insbesondere der SPNV weiterentwickelt werden kann, klimaneutral wird und Menschen zum Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus bringen kann.

D0041#5

Stellungnahme

Wir verweisen auf das Tourismusedwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg, bei dem das Land SH involviert ist.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

D0131

D0131#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.2 Barrierefreiheit

Best practise Beispiel, Hauptbahnhof Saarbrücken. Hier gibt es flache Rolltreppen, so dass auch bei Fahrstuhl / Rolltreppen Ausfall, die Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen und Radfahrende gegeben ist.

Erwiderung

Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0132

D0132#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

Zusätzliche Anmerkung: Wenn es Sharing Systeme / Radverleiher gibt, kann die Bahn auch entlastet werden, da ggf. nicht mehr alle ihre Räder mitnehmen.

Erwiderung

Danke für die Anmerkung.

D0133

D0133#1

Stellungnahme

Allgemein: Vielen Dank, dass Sie die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH angeschrieben haben und den Tourismus somit mitdenken!!! Frau Mank hat den Großteil der Anmerkungen für uns eingegeben, es

folgten nur noch zwei kleine Hinweise. DANKE!

Erwiderung

Sehr gerne, und vielen Dank für die Rückmeldungen.

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V.

A0043

A0043#1

Stellungnahme

Übergeordnete Hinweise:

- Der Tourismus- und der Freizeitverkehr taucht zwar "versteckt" an mehreren Stellen auf - dies wird der Bedeutung speziell des Tourismus für das Land Schleswig-Holstein bei Weitem nicht gerecht. Der Tourismus- und Freizeitverkehr bildet mittlerweile den höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen mit weiter steigender Tendenz und ist damit auch ein zentrales Handlungsfeld der Mobilitätswende. Im "LNVP bis 2017" hatte der Tourismus noch deutlich mehr Stellenwert (sogar mit einem eigenen Kapitel) und hat seitdem an Bedeutung eher noch weiter zugelegt. Hier bedarf es einer deutlich stärkeren Positionierung im LNVP auch im Hinblick auf das ÖPNV-Potenzial. Grundsätzlich wünschenswert wäre daher ein Abschnitt zu Freizeit und Tourismus, in dem die spezifischen Anforderungen (räumlich und zeitliche Konzentration, Ansprüche der Urlauber und Einheimischen) dargestellt werden, sowie resümiert wird, welche Maßnahmen insbesondere auf die Tourismusstrategie Schleswig-Holstein und die touristischen Anforderungen einzahlen.

Erwiderung

Tourist*innen und Tagesausflüger*innen sind wichtige Zielgruppen für den Nahverkehr. Im LNVP finden sich deshalb auch einige Maßnahmen, die sich insbesondere auch an diese Zielgruppen richten. Eine zusätzliche, besondere Erwähnung dieser Zielgruppen beispielsweise in einem eigenen Kapitel erscheint nicht erforderlich und hätte darüber hinaus keine Auswirkungen auf die im LNVP vorgeschlagenen Maßnahmen.

Stellungnahme

- Auf Seite 37 werden für die Marschbahn direkte Zugverbindungen (über Hamburg hinaus) angesprochen. Für den Bereich Freizeit und Tourismus haben solche überregionalen Zugverbindungen eine besondere Bedeutung und zwar prinzipiell für alle Tourismusregionen mit Bahnanbindung (also bspw. auch die Lübecker Bucht, Holsteinische Schweiz etc.).

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

- Bei der Planung der Abfahrtszeiten ist im Interesse der Verbindungsherstellung zu anschließenden Fernverkehren die Abfahrtszeit in Hamburg so zu wählen, dass Umsteiger aus südlicheren Bundesländern z.B. die sogenannten "Schnellläufer" auch erreichen können. Bisher waren die auf Tagestouristen ausgerichtet, nicht auf die für den Tourismus wichtigeren Übernachtungstouristen. Bei den Rückfahrten ab Westerland war es bisher genauso: die schnellen Verbindungen bedienten nur die später abreisenden Tagestouristen, dann aber ist für Umsteiger ein Ziel in südlichen Bundesländern nicht mehr oder nicht mehr angemessen erreichbar. Die Oberziele der Destination wurden hier trotz mehrfacher Hinweise hartnäckig ausgeblendet.

Erwiderung

Die im Sommer am Wochenende verkehrenden Expresszüge der Marschbahn zwischen Hamburg und Sylt sind speziell auf den Tagestourismus aus Hamburg ausgerichtet und verkehren daher morgens auf die Insel und am späten Nachmittag wieder zurück.

Für den Übernachtungstourismus existieren bis zu vier tägliche Intercity-Verbindungen aus dem Bundesgebiet nach Sylt mit Kurswagen nach Dagebüll Mole. Diese Züge kommen nachmittags in den touristischen Zielgebieten an und verlassen diese morgens wieder.

Für das besonders hohe Fahrgastaufkommen an den sogenannten Bettenwechseltagen im Sommer verkehren zusätzliche Sprinterzüge morgens von Sylt nach Hamburg Hbf und nachmittags zurück.

Stellungnahme

- Die Schnittstelle Fahrrad - ÖPNV wird vor allem auf B+R konzentriert. Diese wichtige Partnerschaft sollte aber auch im Hinblick auf die SH-Radstrategie exklusiver dargestellt werden, auch mit den Aspekten Fahrradverleihsystem / Bike-Sharing, Fahrradmitnahme im ÖPNV und Tarif.

Erwiderung

Die SH-Radstrategie und Bike-Sharing werden in Kap. 5.3.4 erläutert.

Stellungnahme

- Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Klimaschutzziele im LNVP an die aktualisierten bundesweiten Ziele angepasst werden sollten, wie viele Kommunen dies derzeit in ihren Mobilitätskonzepten vornehmen. Damit müssen die THG-Emissionen bis 2030 um mindestens 65 % gesenkt und bis 2045 THG-Neutralität erreicht werden. Die Zielsetzung, im LNVP bis 2030 eine Steigerung der Nachfrage zu erreichen, sollte daher verschärft und konkretisiert werden. Mit den aktuell aufgezeigten Maßnahmen sind die Klimaschutzziele nicht erreichbar.

Erwiderung

Die aktualisierten bundesweiten Ziele wurden im LNVP angepasst. Im LNVP wird nur ein erreichbares Nachfrageziel bis 2026 beschrieben. Für deutlich ambitioniertere Ziele sind weitreichendere Änderungen auf Bundesebene (z.B. durch eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel) erforderlich.

Stellungnahme

- Dem dringenden Handlungsbedarf im ländlichen Raum wird im LNVP zu wenig Platz gegeben, da der Fokus auf das Hamburger Umland gelegt wird. Um gleichwertige Lebensverhältnisse im ländlichen Raum zu schaffen, muss dieser besser an den ÖPNV angebunden werden.

Erwiderung

Der LNVP beinhaltet sehr viele Maßnahmen, die den ländlichen Raum anbinden, bzw. die Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes sicherstellen sollen (u.a. Reaktivierungen und neue Stationen). Die Kritik wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

- Die fehlende Priorisierung vieler Maßnahmen im SPNV ist weder nachvollziehbar noch akzeptabel. So soll der Großteil der Maßnahmen erst ab 2027, teilweise sogar erst "nach 2030" umgesetzt werden. Angesichts der Dringlichkeit des Angebotsausbaus und der Bedeutung der Strecken ist ein zeitliches Vorverlegen der jeweiligen Maßnahmen unumgänglich.

Erwiderung

Zweifellos ist es wünschenswert, die Maßnahmen schneller umzusetzen. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen lässt dies der finanzielle Rahmen jedoch kaum zu. Außerdem muss beachtet werden, dass die Realisierung vieler Projekte einen langen Vorlauf hat. Sollten sich wichtige Rahmenbedingungen ändern (finanzielle Ausstattung, weitere Schritte für die Planungsbeschleunigung), dann könnten Maßnahmen möglicherweise schneller umgesetzt werden.

Stellungnahme

- Eine Attraktivitätssteigerung verbunden mit Verkehrszuwächsen ist ohne Maßnahmen der Infrastruktur insbesondere auf der sogenannten "Marschbahn" Hamburg Westerland nicht realisierbar.

Erwiderung

Im LNVP sind hierfür eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen.

Stellungnahme

Seite 9, Verkehrspolitische Ziele

- Das Leitprojekt "nachhaltige Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen" sollte neben der Tourismusstrategie ebenfalls benannt werden, da es den speziellen Bezug zur Mobilität aufweist.

Seite 9, Ziele

- Aufgrund der bereits großen und noch weiter zunehmenden Bedeutung der Tourismus für Schleswig-Holstein und des hohen Anteils des Freizeitverkehrs wäre ein gesondertes Ziel z.B. "Freizeit- und Tourismusverkehr nachhaltig gestalten" angemessen.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Prinzipiell wird jedem Verkehrszweck eine große Bedeutung zukommen. Es werden in diesem LNVP allerdings keine Ziele für spezielle Nutzergruppen (Pendler, Alltagsmobilität, Touristen) benannt.

Stellungnahme

Seite 13:

- Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad: Auch unabhängig von der Pandemie liegen Prognosen zu den überproportional zu erwartenden Steigerungsraten im Freizeit- und Tourismusverkehr vor. Im Übrigen wies der Freizeitverkehr ohnehin seit Jahren den stärksten Anteil vor Daseinsvorsorge und Fahrten zu Berufszwecken.
- In der Überschrift "Stärkerer Fokus auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ..." ergänzen

Seite 14, 1. Abs.:

- Die Begriffe "Phönix" und "Vorsichtsmaßnahmen" sind für Außenstehende unverständlich und sollten anders formuliert und/oder erläutert werden.
- Bei "Geplant ist kurzfristig..." haben die Anstriche 2 und 5 keinen direkten Bezug zur Überschrift Freizeit- und Tourismusverkehr

Seite 15:

- Die mittel- bis langfristigen Aktivitäten beziehen sich nur auf das (eher zweitrangige) Tarifsystem und sind ausbaufähig. Diese sollten unbedingt mit den Aspekten Infrastruktur und Angebote ergänzt werden, z.B. zusätzliche Bahnstationen zur Erschließung touristischer Potenziale, direkte Zugverbindungen über den Bahnknoten Hamburg hinaus, Optimierung der Bus-Bahn-Vernetzung, Verbesserung der letzten Meile zwischen Bahnstationen und Verkehrszielen/POIs im Freizeit- und Tourismusverkehr, landesweite Gästekarte / Mehrtageskarte, usw.

Erwiderung

Das Projekt Phönix wird ab Seite 12 mehrfach genannt und sollte daher bei einer erneuten Nennung auf Seite 14 für den Leser verständlich sein. Darüber hinaus sind die Anstriche auf Seite 14 f. nicht nur auf den Tourismus, sondern auf den gesamten Projektansatz des Projekts Phönix bezogen. Insofern ist eine Bezugnahme auf touristische Inhalte nicht bei allen Punkten erforderlich.

Die allgemeinen Hinweise zur Berücksichtigung touristischer Belange zu Seite 15 werden in den Planungsprozessen berücksichtigt und sind nicht ausschließlich aus touristischer Sicht von großer Relevanz für das Verkehrsangebot in Schleswig-Holstein (bspw. Thema Bus-Bahn-Vernetzung).

Stellungnahme

Seite 16, 1. Abs.:

- Auch hier Erwähnung des Leitprojekts "nachhaltige Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen" wünschenswert

Erwiderung

Die bloße Erwähnung des ohne Zweifel wichtigen Leitprojekts erscheint nicht erforderlich und hätte keine Auswirkungen auf die im LNVP vorgeschlagenen Maßnahmen.

Stellungnahme

Seite 37, Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll-Dagebüll

- Da mit dem Einsatz der neuen Wagenbaureihe die Kurswageneinsätze absehbar entfallen, ist für eine Sicherstellung des Fernverkehrs bis Dagebüll und Durchbindung einer entsprechenden Wageneinheit eine Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Der Strom wird für die Strecke vor Ort gewonnen, so dass durch den Einsatz der elektrischen Lokomotiven ein umweltfreundlicher Betrieb gewährleistet werden kann.

Erwiderung

Die NAH.SH bedankt sich für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

Seite 48, Elektrifizierung des Streckenabschnittes Itzehoe-Westerland sowie Verkürzung der Streckenlänge Horst - Itzehoe durch Neubau

- Die Elektrifizierung des Abschnittes Itzehoe - Westerland auf der Marschbahn sichert dauerhaft den Fernverkehr auf der Marschbahn. Damit wird auch eine Beschleunigung der Fahrzeiten im Fernverkehr durch das nicht mehr notwendige Umspannen der Lokomotiven in Itzehoe erreicht. Es können mit der Elektrifizierung auch nach Abschreibung der Diesellokomotiven weiterhin lokbespannte Züge zwischen Hamburg und Westerland mit den entsprechenden Kapazitäten und vorhandener Bequemlichkeit wie Durchgang durch den gesamten Zug gesichert werden. Eine Verkürzung der Reisezeiten im Nahverkehr durch den Einsatz schnellerer Züge ist hervorzuheben. Hierzu könnte auch die Begradigung durch die zusätzliche Strecke zwischen Horst und Itzehoe und die damit verbundene Reduzierung der Streckenlänge beitragen. Eine weitere Beschleunigung der RE-Züge durch begleitende Maßnahmen ist sicherlich anzustreben, um konkurrenzfähigere Reisezeiten gegenüber dem Auto erreichen zu können. Eine zusätzliche Regionalbahn Husum - Niebüll ist sehr zu begrüßen, da somit auch zusätzliche Bahnhalte ermöglicht werden können. Ein fester 30 Minuten-Takt zwischen Niebüll und Westerland würde die Attraktivität der Strecke deutlich verbessern und auch feste Busanschlüsse, z. B. in Klanxbüll, vereinfachen.

Erwiderung

Die genannten Aspekte unterstützen wir vollumfänglich.

Stellungnahme

Seite 52, Feste Fehmarnbelt-Querung {Kap. 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 und später):

- Die Schienenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) wird zu einer deutlichen Reduzierung der Reisezeiten zwischen Fehmarn und Hamburg bzw. Lübeck führen, was zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der Strecke führt und für die gesamte Region positive Effekte entfalten dürfte. Die Tatsache, dass der Stundentakt nördlich von Neustadt nicht verbindlich vorgesehen ist, lässt jedoch befürchten, dass die Potenziale der FBQ im Norden des Kreises als auch insgesamt nur sehr unzureichend genutzt werden. Hinzu kommt, dass auch in der von der NAH.SH hierzu in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse für den Schienenverkehr auf der FBQ-Schienenanbindung nördlich Neustadt die Empfehlung für einen Stundentakt formuliert wird. Zu derselben Empfehlung gelangt auch das im Auftrag des Landes Schleswig Holstein erstellte Gutachten OdeS Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig Holstein für das MWVATT. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, dass diese Maßnahme im LNVP-Entwurf bislang nicht verbindlich vorgesehen ist.

Erwiderung

Die Maßnahme wird im LNVP verbindlicher beschrieben.

Stellungnahme

Kapitel 5.3.5, Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformationen:

- Dem Thema Gästekarte / touristische Tarifangebote sollte aufgrund der Bedeutung eine eigene Überschrift bzw. ein Unterkapitel gewidmet werden.
- Das Unterkapitel "Der Preis allein bewegt nicht..." ist eine uralte Erkenntnis und in einem modernen Mobilitätskonzept eigentlich überflüssig. Klingt eher wie eine "Entschuldigung"
- Beim Unterkapitel "Weiterentwicklung der Fahrgastinformation" wäre moderner "Weiterentwicklung der Kundenkommunikation" und es sollten unbedingt die Informationsbedarfe der Besucher und Urlaubsgäste thematisiert werden.

Erwiderung

1. Touristische Angebote werden sowohl im Kapitel 5 (Tarif) als auch im Kapitel 3 (Fahrgastrückgewinnung nach Ende der Corona-Pandemie) bereits diskutiert.
2. Aufgabe des LNVP ist es auch, Aussagen über die Weiterentwicklung des Tarifs zu treffen. Dazu gehören auch die Rahmenbedingungen und Leitplanken, innerhalb derer der Tarif weiterentwickelt werden muss. Nicht allen Akteuren sind diese "uralten Erkenntnisse" bekannt, weshalb wir sie hier zur Verdeutlichung aufführen.
3. Bei der Weiterentwicklung von Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation berücksichtigen wir selbstverständlich auch die Bedürfnisse von Touristinnen und Touristen. Auch diese profitieren von modernen und bequemen Vertriebswegen wie z. B. Check-in-be-out. Wir freuen uns, wenn wir hier zukünftig enger mit Ihnen zusammen arbeiten können, um von Ihren Erfahrungen (insbesondere im touristischen Bereich) bei der Verbesserung von Fahrgastinformationen zu profitieren.

A0043#18

Stellungnahme

Seiten 105 und 106:

- Es fehlt ein Unterkapitel zu "autonomen Antrieben", wäre als Innovation angebracht.
- B+R, Verkehrskultur und On-Demand haben nichts mit der Überschrift "Antriebswende" zu tun und sind hier deplatziert. Vielmehr fehlt das Thema "neue Mobilitätsangebote und innovative Mobilität", unter denen auch mit Hinweis auf die touristische Relevanz On-Demand, aber auch andere bedarfsorientierte Angebote, die zum Teil schon bestehen, aufgenommen werden können.

Erwiderung

Die Überschrift wurde angepasst und es wurde ein Absatz zum "Autonomen Fahren" eingefügt.

D0093

D0093#1

Stellungnahme

Die Gemeinde Friedrichskoog ist nach Büsum die nächstgrößere touristisch geprägte Destination in Dithmarschen. Für die kommenden Jahre sind in Friedrichskoog eine Reihe an touristischen Infrastrukturmaßnahmen geplant, sodass von einer Steigerung der Nachfrage auszugehen ist.

Bedingt durch die Halbinsellage im westlichen Küstenbereich und unterhalb der Meldorfer Bucht, ergeben sich erhebliche Probleme bei der Anbindung über den ÖPNV an das DB-Schienennetz. Das zeigt auch deutlich die Karte im Entwurf des LNVP auf Seite 45. Eine direkte Schienenanbindung der Gemeinde ist nicht gegeben, die nächsten Bahnhöfe befinden sich in einer Entfernung von deutlich mehr als 20 km (siehe dazu Kapitel 2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit, hier heißt es: "Die nächste Bahnstation sollte im ländlichen Raum nicht weiter als 20 km vom Wohnort entfernt sein.")

Erwiderung

Eine direkte Erschließung der Gemeinde Friedrichskoog durch den SPNV wird auf absehbare Zeit nicht realisiert werden können. Der Kreis Dithmarschen als zuständiger Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat die Busanbindung in den letzten Jahren verstetigt und verbessert, so dass über die Linie 2510 eine verlässliche Anbindung an den Bahnhof St. Michaelisdonn gegeben ist, der sich in ca. 20 km Entfernung von Friedrichskoog befindet.

Stellungnahme

Mit Blick auf das Kapitel 5.1.1 Infrastruktur und Stationen wird auf Seite 26 die Attraktivität der Stationen angesprochen. In diesem Zusammenhang ist der barrierefreie Ausbau, die Attraktivierung / Neugestaltung und vor allem der Erhalt der Bahnhöfe in Sankt Michaelisdonn und Meldorf von großer Bedeutung für die Gemeinde Friedrichskoog.

Erwiderung

Während der Meldorfer Bahnhof bereits barrierefrei umgebaut wurde, steht der Umbau des Bahnhofs St. Michaelisdonn noch bevor. An beiden Verkehrsstationen liegen Bushaltestellen, die bislang ebenfalls noch nicht barrierefrei ausgeführt wurden. Für Planung und Umsetzung eines barrierefreien Umbaus der Stationsumfelder stellt das Land Schleswig-Holstein den zuständigen Gemeinden Fördermittel zur Verfügung.

D0093#3

Stellungnahme

Die wichtigste Zugverbindung für Friedrichskoog ist die Linie zwischen Hamburg und Sylt, hier gibt der LNVP gute Ansätze durch Strecken- und Fahrzeitenverkürzungen inkl. geeigneten Taktungen auf dieser Strecke. Ein wichtiger Punkt bei der Realisierung ist aus unserer Sicht die Umgestaltung des Altonaer Bahnhofes diese sollte eine hohe Priorität bekommen.

Erwiderung

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die NAH.SH hat sich an der Ausgestaltung des Bahnhofes Hamburg-Altona (neu) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt.

D0093#4

Stellungnahme

Dennoch verbleibt die Anbindung des Ortes Friedrichskoog an dieser DB-Bahnlinie als zu verbesserndes Problem, hier sollte zwingend eine weitere Optimierung durch eine Ausweitung des ÖPNV Fahrplans zwischen der Gemeinde und den zwei genannten Bahnhöfen erfolgen.

Ein gutes Modell gibt es in Brandenburg BusPlus.

Erwiderung

Die Achse St. Michaelisdonn - Marnitz - Friedrichskoog Linie 2510 wurde erst kürzlich aufgewertet und mit einem Taktfahrplan versehen. In St. Michaelisdonn bestehen Anschlüsse zur RB62. Die Angebotsgestaltung im Busverkehr obliegt dem Aufgabenträger Kreis Dithmarschen.

Der PlusBus wird als Marke für hochwertigen Busverkehr im LNVP aufgegriffen. Die Umsetzung obliegt den Kreisen als Aufgabenträger für den Busverkehr.

D0109

D0109#3

Stellungnahme

Tourismus kann in vielen ländlich geprägten Regionen dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und somit die allgemeine Standortqualität zu verbessern. Öffentlicher Alltags- und Freizeitverkehr müssen dafür besser verzahnt werden, um Nutzungssynergien zu ermöglichen.

Erwiderung

Vgl. hierzu LNVP-Kapitel 5.3.3. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, sowohl von Alltags- als auch Freizeitverkehren, soll über ein verlässliches Taktsystem erreicht werden.

D0109#43

Stellungnahme

S.78

- Das Ziel, 100 Prozent barrierefrei zu werden, wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte allerdings versucht werden, dieses Ziel noch zügiger zu erreichen. Nur so gelingt es, allen Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, Nahverkehrsangebote zu nutzen. Dies ist sowohl aus betrieblicher Sicht bspw. mit Blick auf die Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig als auch für die touristische Attraktivität von besonderer Relevanz.

Erwiderung

In den vergangenen Jahren wurde durch Bahnhofsbauprogramme, den mittlerweile überwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und durch verbesserte Informationsmedien bereits sehr viel erreicht. Im Schienenverkehr sind nur noch wenige Bahnstationen nicht barrierefrei. Die letzten Lücken im Netz der barrierefreien Stationen werden nach und nach geschlossen. Einige Stationen sind aber erst im Zuge größerer Streckenausbaumaßnahmen "umbaufähig" (z.B. Bargteheide an der S4 Ost) und diese Streckenausbaumaßnahmen nehmen leider noch einige Zeit in Anspruch.

Tram für Kiel e.V.

D0137

D0137#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 Wir begrüßen die Planungen für eine S-Bahn Kiel (S. 57). Wir bitten darum, dass bei der Konzeption die Planungen für eine Kieler Stadtbahn frühzeitig berücksichtigt werden. Die erste Ausbaustufe einer Kieler Tram umfasst nach aktuellem Planungsstand drei Linien:

- 1. nördliches Dietrichsdorf bis Wik, über Hbf
- 2. FH Kiel bis Suchsdorf, über Hbf und Universität
- 3. Elmschenhagen bis Mettenhof, über Hbf

Um den Umstieg für Pendler*innen zu erleichtern, sollte es direkte Übergänge zwischen beiden Systemen geben. An den zu prüfenden Haltepunkten Berchtesgardener Straße und Mettenhof erscheint uns eine Verknüpfung am sinnvollsten. Die Anbindung von Suchsdorf über den Steenbeker Weg ist nach aktuellem Planungsstand derzeit am wahrscheinlichsten. Hier sollte zusätzlich ein Haltepunkt auf Höhe des Steenbeker Wegs geprüft werden. Perspektivisch könnte die Kieler Stadtbahn in die Region verlängert werden. Die bisher zur Stadtbahn veröffentlichten Systemparameter sprechen von 35 cm hohen Bahnsteigen. Am Haltepunkt Schulen am Langsee wurde mit Blick auf die damals noch laufenden Planungen der StadtRegionalBahn Kiel ein Bahnsteig gebaut, der auf diese Höhe zurückgebaut werden kann. Wir bitten darum, dass dieses Verfahren beim Bau der neuen Haltepunkte ebenfalls zur Anwendung kommt, um die Infrastruktur mittelfristig kostengünstig anpassen zu können.

Erwiderung

Danke für die Hinweise, die wir bei unseren Planungen berücksichtigen.

Wir befinden uns in ständigem Austausch mit der Stadt Kiel und gleichen die Planungen der Stadt für ein hochwertiges ÖPNV-System mit unseren S-Bahn-Planungen ab. Die Knoten in Suchsdorf und in Schulen am Langsee sind dabei besonders relevant.

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.

D0257

D0257#1

Stellungnahme

Bezug: 2.1 Ziel 1:20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist eine Nachfragesteigerung von 20% gegenüber dem Jahr 2019 nicht ausreichend. Die noch amtierende Bundesregierung hat bereits vor längerer Zeit das Ziel von 100% mehr Fahrgästen im Jahr 2030 ausgegeben. Dieses Ziel sollte auch in Schleswig-Holstein den Planungsrahmen vorgeben. Deshalb fordert der VCD Nord für Schleswig-Holstein ebenfalls einen Zuwachs von 100% bis 2030. Auch wenn der vorliegende Entwurf des LNVP den Schwerpunkt auf den SPNV legt, so sollten weitere Potentiale im Bereich der Fahrgastzahlen im Busverkehr mobilisiert werden. Bei der Erschließung im ländlichen Raum liegen die größten Defizite im Busverkehr. Derzeitige Taktungen von teilweise vier Stunden am Sonntag werden den Mobilitätsbedürfnissen in keinster Weise gerecht und sind nicht geeignet ein konkurrenzfähiges Angebot jenseits des MIV darzustellen. Auch auf schwach frequentierten Linien müssen deshalb mindestens im 120 Minuten-Takt (Ruf-) Busangebote etabliert werden. Deshalb muss hier deutlich mehr Geld investiert werden, vor allem im Bereich der laufenden Betriebskosten. In der Konsequenz sollte sich bei einem Ziel von 100% mehr Fahrgästen gegenüber 2019 eine Verteilung von 50:50% zwischen Bus- und Bahnverkehr wiederfinden. Maßgeblich ist dabei, den Fahrgastzuwachs im gesamten System ÖPNV zu betrachten. Nicht nur die Bahn muss in die Fläche gehen, vielmehr müssen alle ÖV-Angebote integriert in der Fläche Potentiale mobilisieren und attraktive Alternativen zum MIV bieten. Ähnlich wie die Schnellbahnen in Metropolen von Zubringerverkehren leben, müssen Zubringerverkehre auch in der Fläche die Fahrgastmengen an das ÖV-Rückgrat Bahn heranführen. Hier gibt es erheblichen Nachholbedarf.

Erwiderung

Der LNVP stellt bereits ein ambitioniertes Ausbauprogramm für den SPNV dar. Nachfragesteigerungen wie die skizzierten 100 % mehr Fahrgäste bis 2030 können nur erreicht werden, wenn sich Finanzierungsmodelle, Ausbaugeschwindigkeiten und andere Faktoren entscheidend ändern. Die hierfür notwendigen Entscheidungen sind derzeit nicht absehbar und finden daher keinen Eingang in den LNVP. Wir teilen die Ansicht, dass der Bus im ländlichen Raum eine entscheidende Rolle dafür spielt, dass der Öffentliche Verkehr (ÖV) tatsächlich eine Mobilitätsalternative darstellen kann. In den vergangenen Jahren sind hier bereits entscheidende Schritte von den Kreisen getätigt worden.

D0258

D0258#1

Stellungnahme

Bezug: 2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste

Wie im Entwurf dargestellt, leidet der SPNV in Schleswig-Holstein unter einem Vertrauensverlust aufgrund von mangelnder Zuverlässigkeit und Mängeln beim Rollmaterial. Die dargestellten Qualitätsziele sind deshalb zu begrüßen. Die tatsächliche Qualität des Betriebs sollte deshalb auch in zukünftigen Verkehrsverträgen einen höheren Stellenwert haben. Neben betrieblichen Qualitätsmanagementmaßnahmen, sollte die betriebliche Qualität durch konkretere Vorgaben und durch ein wirksames Malus System sichergestellt werden.

Erwiderung

Bereits heute gibt es wirksame Malussysteme für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Noch nicht ausreichend sind allerdings die Anreizsysteme im Umgang mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

D0259

D0259#1

Stellungnahme

Bezug: 2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Die dargestellten Ziele sind zu begrüßen. Entscheidend für die Herstellung von Teilhabe durch Barrierefreiheit setzt jedoch voraus, dass die technischen und betrieblichen Einrichtungen auch nutzbar und betriebsbereit sind. Hier sind über die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen höhere Standards und Ersatzmaßnahmen (bspw. beim Ausfall von Aufzügen) festzuschreiben.

Erwiderung

Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir freuen uns, dass unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit unterstützt werden.

Ihren Hinweis nehmen wir zur Kenntnis.

D0260

D0260#1

Stellungnahme

Bezug: 2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Die grundsätzliche Zielsetzung wird geteilt. Das Ziel zur Entfernung von nicht mehr als 20km muss durch lokale Zubringerangebote, etwa attraktive Busangebote ergänzt werden. Allgemein ist eine Entfernung von 20km bis zur nächsten Bahnstation auch im ländlichen Raum zu groß und wenig geeignet, Verkehre aus dem MIV zu verlagern.

Erwiderung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

D0261

D0261#1

Stellungnahme

Bezug: 2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV

Die Einführung der Akku-Hybridflotte ist zur Vermeidung von lokalen Emissionen zu begrüßen. Jedoch betrachten wir dies lediglich als ersten Schritt. Mittel- und langfristig kommt Schleswig-Holstein um eine Vollelektrifizierung ggf. mit Ausnahme der Strecke Neumünster-Heide nicht herum.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Tat wäre eine schrittweise Komplettierung der Elektrifizierung wünschenswert.

D0262

D0262#1

Stellungnahme

Bezug: 4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

Zu den Maßnahmen bis 2026 und ab 2027 ist grundsätzlich anzumerken, dass ein Zeitplan für alle Projekte darzustellen sein sollte. Bei nicht gesicherter Finanzierung ist ein Finanzierungsvorbehalt zu vermerken.

Erwiderung

Es ist derzeit nicht möglich, einen Zeitplan für alle Projekte darzustellen. Hierzu fehlt es noch an vielen - auch planerischen - Grundlagen.

D0263

D0263#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

5.2.1, 9, S. 40 NMS-Norderstedt Expresszug

Jüngst hat die Ratsversammlung für die Verlängerung der U1 bis zur Quickborner Straße gestimmt. Daraus ergeben sich Nutzungskonflikte mit dem geplanten Expresszug. Für ein als sinnvoll erachtetes Mischverkehrskonzept sind ggf. Anpassungen der Planung und des Kostenrahmens nötig. Maßgeblich ist dabei, dass sowohl die Interessen der Pendlerinnen und Pendler Richtung Neumünster/Kiel und denen der U1 berücksichtigt werden. Ein Regio S-Bahn Konzept des VCD für den Hamburger Norden kann bei Bedarf gesondert kommuniziert werden.

Bei der Planung der Unterführungen für die U1-Verlängerung ist zu prüfen, ob aufwändige KFZ-Unterführungen tatsächlich hergestellt werden müssen. Stattdessen könnten sich große Potentiale zur Verkehrsberuhigung der umliegenden Siedlungen und Quartiere ergeben, wenn mit Fuß- und Radverkehrsunterführungen bautechnische Varianten gewählt würden, die zudem wesentlich weniger kostenintensiv sind.

Erwiderung

Eine Verlängerung der Linie U1 wird derzeit nicht bei den Planungen für den Expresszug Norderstedt - Neumünster berücksichtigt. Aber über die Verlängerung der U1 befinden wir uns mit der Stadt Norderstedt in Absprache.

D0263#2

Stellungnahme

S. 41 Taktverdichtung S-Bahn Bergedorf-Aumühle Die Maßnahme ist ohne Einschränkungen zu begrüßen und möglichst schnell umzusetzen!

Erwiderung

Vielen Dank für die unterstützende Stellungnahme.

Stellungnahme

5.2.1, 13, S. 43 Taktausweitung Oldesloe-Segeberg

Die Taktverdichtung ist zu begrüßen. Jedoch ist von vornherein eine Ausweitung bis Neumünster erstrebenswert. Die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür sind aus unserer Sicht im Rahmen des Zeitplans herstellbar.

Für eine bessere Verbindung von der Hamburg-Lübecker Strecke Richtung Neumünster ist mittelfristig ein Flügelkonzept anzustreben. Dafür ist jedoch eine bauliche Anpassung der Bahnsteiganlagen in Oldesloe anzustreben. Kurzfristig sollte in Lastrichtung ein bahnsteiggleicher Umstieg am Nachmittag ermöglicht werden.

Erwiderung

Es wird ein etappenweises Vorgehen angestrebt:

1. Halbstundentakt Bad Oldesloe - Bad Segeberg;
2. Ausweitung bis Neumünster;
3. Führung eines Regionalexpresses Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg über die Strecke.

D0263#4

Stellungnahme

5.2.1, 14, S. 44 Flügelung Jübek

Grundsätzlich ist das zusätzliche Angebot zu begrüßen. Die nicht vorhandene Priorisierung ist aus unserer Sicht nachvollziehbar, da mehrere Fragen ungeklärt scheinen. Die Flügelung in Jübek würde einer Kapazitätsausweitung zwischen Kiel und Husum entgegenlaufen, da der Zug ab Jübek nach Flensburg weiterfahren würde. Zudem ist die Fahrplanlage im Vergleich zu der vorhandenen Verbindung zwischen Flensburg und Kiel nicht ausreichend attraktiv. In keinem Fall sollte ein entsprechendes Angebot mit den Planungen für ein erweitertes Bahnangebot um Flensburg kollidieren. In diesem Zusammenhang ist auch eine attraktive Direktverbindung zwischen Flensburg und Husum mittels einer Verbindungskurve anzustreben. Eine Flügelung in Jübek würde damit kollidieren.

Erwiderung

Die aufgeworfenen Fragestellungen lassen sich wie folgt beantworten:

- Höhere Anforderungen an die Kapazität des RE 74 bestehen insbesondere zwischen Kiel und Rendsburg. Der Abschnitt zwischen Jübek und Husum ist nicht so stark ausgelastet.
- Die Fahrplanlagen der Züge dann zwischen Kiel und Flensburg entweder über Süderbrarup oder über Kiel unterscheiden sich doch so, dass in etwa ein 20/40-Minuten-Takt entstehen würde.
- Die Schaffung einer direkten Verbindungskurve in Jübek in Richtung Flensburg und die Einrichtung direkter Züge Husum - Flensburg wird als unrealistisch erachtet. Der Bus ist zwischen Flensburg und Husum ohne Umweg unterwegs.

D0264

D0264#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

5.2.2, 3, S. 49. S4 West

Eine langsame S4 West ist aus Sicht des VCD verzichtbar. Die Halte Tornesch und Prisdorf bieten zu wenig Fahrgastpotential und sorgen zu unattraktiven Verzögerungen. Stattdessen hat der VCD bereits vor einiger Zeit ein Konzept vorgelegt, nach dem die S-Bahn in Altona Nord ohne Überwerfung auf die Fernbahn ausfädeln könnte. Ein 30-minütig verkehrender Expresszug als Ergänzung der RB nach Elmshorn würde dann in einem faktischen 15 Minutentakt ein schnelles und nachfrageorientiertes Angebot darstellen. Eine Flügelung der S4 West-schnell in Elmshorn nach Bramstedt oder Kellinghusen sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden.

Erwiderung

Das genaue Betriebskonzept für den Bereich Altona - Elmshorn befindet sich derzeit in der Entwicklung. Eine Flügelung nach Barmstedt ist denkbar, wenn die fahrplanseitige Machbarkeit, ein ausreichendes Nachfragepotential und eine Finanzierung gegeben ist.

Stellungnahme

5.2.2 „5, S. 52 Feste Fehmarnbeltquerung Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe

Ein Zweistudentakt ist nicht geeignet, zur Erreichung des Ziels zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen beizutragen. Deshalb sollte in der Saison mindestens ein Studentakt verkehren. Lediglich im Winterhalbjahr könnte über eine Taktausdünnung außerhalb der HVZ nachgedacht werden.

Erwiderung

Um den - auch aus unserer Sicht sinnvollen - Studentakt in Richtung Fehmarn besser herauszuheben, wurde die Darstellung im LNVP überarbeitet und der der Studentakt als separates Projekt abgetrennt. Er steht so konkreter in der Maßnahmenliste, wenngleich nicht mit derselben Priorität und aufgeführt unter: "derzeit nicht finanziert".

Stellungnahme

5.2.2, 6, S. 54 Ausbau Kiel-Lübeck

Durch die Fahrzeitverkürzung, zusätzliche Zugangebote und die Möglichkeit weitere Stadt-Umland Verbindungen etablieren zu können besitzt die Maßnahme erhebliches Potential. Die nicht vorhandene Priorisierung ist deshalb nicht nachvollziehbar.

Ergänzend zu den dargestellten Planungen ist aus unserer Sicht die Anbindung Malente Nord in die dargestellte Ausbaustufe zu integrieren. Als relativ einfach zu realisierende Maßnahme sollte hier das bereits gutachterlich bestätigte Potential nicht durch die Verlegung in die ferne Zukunft verschenkt werden.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0264#4

Stellungnahme

5.2.2, 8, S.57 S-Bahn Kiel

Die vorgestellte Planung ist zu begrüßen. Bei konkreten Planungen sollte jedoch auch ein 15-Minuten-Takt Berücksichtigung finden.

Erwiderung

Langfristig kann, wenn eine Finanzierung und ein ausreichendes Nachfragepotential gegeben ist, auch ein 15-Minuten-Takt realisiert werden. Dieser ist auch Teil des Masterplans Mobilität der KielRegion.

Stellungnahme

5.2.2, 7, S. 55 Bahnknoten Flensburg

5.2.2, 13, S. 64 Reaktivierung Flensburg-Niebüll

Die vorliegenden Pläne begrüßen wir ausdrücklich. Mehrere gutachterliche Untersuchungen haben den volkswirtschaftlichen Nutzen bestätigt und lassen erhebliche Potentiale für die Entwicklung der Flensburger Innenstadt als auch für die umliegenden Gemeinden erwarten. Wegen des erheblichen politischen Widerstands und der anhaltenden Bedenken in der Stadt Flensburg, erachten wir jedoch auch eine stufenweise Umsetzung für sinnvoll. Dies könnte bspw. durch die Reaktivierung Niebüll-Flensburg zum alten Bahnhof erfolgen. Derzeit wird seitens der Stadtverwaltung Flensburg die Beauftragung eines Gutachtens zur Untersuchung eines Stadtbahnsystems in Flensburg vorbereitet. Die Planungen für die Reaktivierungen von Bahnstrecken und die Wiederöffnung von Haltepunkten und Stationen im Einzugsbereich von Flensburg sollte daher prinzipiell aufwärtskompatibel zu einem möglichen Stadtbahnsystem gestaltet sein. Eine Umsetzung als Stufenkonzept, mit einer zunächst stattfindenden Reaktivierung Schafflund-Flensburg Innenstadt sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden.

Unabhängig von Varianten und Systemfragen sollte die Trasse der westlichen Flensburger Hafenbahn gesichert bleiben. Mögliche Einrichtungen für den Hochwasserschutz sollten bahnfähig ausgeführt werden.

Die nicht vorhandene Priorisierung ist trotz der lokalpolitischen Widerstände nicht nachvollziehbar.

Auch eine Reaktivierung Niebüll-Flensburg sollte bei anhaltender Ablehnung in der Stadt Flensburg bzgl. des Innenstadtbahnhofs zum heutigen Flensburger Bahnhof vorangetrieben werden und mit einem Zeithorizont hinterlegt werden.

Erwiderung

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg erfordert zwingend einen Innenstadtbahnhof in Flensburg. Ansonsten ist der erforderliche volkswirtschaftliche Nutzen nicht zu erreichen, der durch die standardisierte Bewertung nachgewiesen werden muss. Vor dem Hintergrund der nachweislich nicht vorhandenen politischen Unterstützung des Projektes in Flensburg ist die dargestellte Position in der Prioritätenreihung zu erklären. Eine stufenweise Umsetzung mit einer Führung der Züge zunächst zum heutigen - schlecht gelegenen - Flensburger Bahnhof würde den Erfolg der Reaktivierung gefährden. Möglicherweise wäre auch eine finanzielle Unterstützung durch den Bund dann nicht mehr zu erreichen.

Stellungnahme

5.2.2, 10, S. 61: Reaktivierung Bergedorf/Hamburg-Geesthacht

Nach vorliegender fachlicher Einschätzung ist eine Reaktivierung positiv bewertet worden. Dass für die Erschließung einer 30.000-Einwohnerstadt keine Priorisierung und kein Zeitplan vorgelegt wird, ist nicht hinnehmbar.

Erwiderung

Angesichts der ungesicherten Finanzierung und der begrenzten Planungsressourcen kann das Vorhaben einer Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Geesthacht und Hamburg im Rahmen dieses LNVP noch nicht terminiert werden.

Stellungnahme

5.2.2, 12, S. 63 Reaktivierung Neumünster-Ascheberg

Nach vorliegender fachlicher Einschätzung ist eine Reaktivierung positiv bewertet worden. Die Reaktivierung von bereits positiv bewerteten Bahnstrecken weiterhin zurück zu stellen, wird weder den im Entwurf dargestellten Zielen zu Nachfragezuwächsen noch den Herausforderungen die sich aus dem Klimaschutz ergeben gerecht.

Erwiderung

Die Aufnahme der Reaktivierung in den LNVP ist ein wichtiger Schritt. Der LNVP ist ein Plan, der die zur Verfügung stehenden Mittel für den SPNV/ÖPNV berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund haben andere Projekte eine größere Priorität.

Stellungnahme

5.2.2, 14, S. 66 Reaktivierung Uetersen-Tornesch

Die S3 sollte zudem aus Pinneberg bis Tornesch bzw. Uetersen verlängert werden, um weitere Pendlerpotentiale in den SPNV zu bringen.

Erwiderung

Wie eine Anbindung der Strecke Tornesch - Uetersen an Hamburg aussehen könnte, steht noch nicht fest. Es bestehen zahlreiche Optionen, von denen sich die einer Durchbindung auf die nördliche Güterumgehungsbahn als besonders interessant herausgestellt hat.

Stellungnahme

5.2.2, 15, S. 67 Ausbau Neumünster-Heide

Die Beschleunigung der Strecke NMS-Heide war bereits Gegenstand des ersten LNVP vor über 20 Jahren. Das dort bisher nichts passiert ist, ist wenig nachvollziehbar. Insbesondere, weil parallel auch keine ausreichend attraktive Straßenverbindung existiert. Gerade hier könnten Verlagerungspotentiale vom MIV mobilisiert werden. Daraus resultiert eine Reisezeit bspw. von Kiel nach Büsum von rund 2,5 Std. Das ist weder aktuell zeitgemäß noch wird es den Zielen des vorliegenden Entwurfs gerecht.

Erwiderung

Der Erhalt und die Modernisierung der Bahnstrecke Neumünster - Heide sind durch das Land Schleswig-Holstein Mitte der 1990er Jahre gewährleistet worden. Die Strecke hat sich als Teil der Alltagsmobilität in der Region etabliert. Zwischen Neumünster und Hohenwestedt wurden in den vergangenen Jahren Angebotsausweitungen erfolgt, die nun einen Stundentakt von Mo-So zur Folge haben. Richtig ist, dass die Netzwirkung der Strecke durch eine Beschleunigung zwischen Neumünster und Heide auf eine Fahrzeit von unter einer Stunde deutlich gewinnen würde. Daher ist diese Beschleunigung auch in den LNVP aufgenommen worden.

D0264#10

Stellungnahme

5.2.2, 16, S. 68 SPNV Anbindung Hamburger Flughafen

Die empfohlene Untersuchung einer SPNV Anbindung wird begrüßt. Ein Konzeptvorschlag des VCD kann gerne gesondert kommuniziert werden.

Erwiderung

Vielen Dank. Es besteht Interesse am Konzeptvorschlag des VCD.

D0265

D0265#1

Stellungnahme

Bezug: 5.1.1 Infrastruktur und Stationen

5.1.1 Infrastruktur und Stationen, S.23

Planung und Bau von Infrastruktur spielen für den Erfolg der Verkehrswende und der im Entwurf vorgestellten Ziele eine zentrale Rolle. Eine eigene Planungsabteilung bei Nah.sh wird deshalb ausdrücklich begrüßt. Jedoch regen wir an, dass für eine beschleunigte Umsetzung auch eine Ausführungsabteilung bei der Nah.sh/Land angesiedelt werden sollte.

Für ein robustes Netz müssen zudem auch die vorgestellten Maßnahmen umfänglich mit Zeitplänen und Konzeptpapieren versehen werden. Die recht pessimistische Annahme zu den zukünftig zur Verfügung stehenden Mitteln teilen wir nicht. Stattdessen sind zukünftig eher mehr Mittel für den SPNV und eine beschleunigte Planung zu erwarten.

Erwiderung

Eine Ausführungsabteilung für die Infrastrukturprojekte ist bei der NAH.SH nicht vorgesehen. Die Einzelmaßnahmen zur Realisierung eines robusten Netzes sind sehr kleinteilig und können der Übersicht wegen nicht im Detail im LNVP dargestellt werden. Bei den Finanzierungsmöglichkeiten müssen wir uns an den heute vorhandenen Möglichkeiten orientieren. Wir freuen uns, wenn wir zukünftig mehr Mittel als heute vorgesehen einplanen können.

D0265#2

Stellungnahme

5.1.1, S.25

Die Zuverlässigkeit im Betrieb muss zukünftig in den Verkehrsverträgen durch eine wirksamere Pönalisierungslogik sichergestellt werden. Anteilige Pönalisierung bei Verspätungen dürfen nicht den Anreiz geben, den Zug gänzlich ausfallen zu lassen.

Erwiderung

Mit der Umstellung der neuen Verkehrsverträge auf das Bruttoprinzip hat die NAH.SH das Anreizsystem grundlegend überarbeitet und erheblich verschärft. Dabei wurde großes Augenmerk darauf gelegt, dass keine Fehlanreize entstehen.

D0266

D0266#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.3 Busverkehr

5.3.3 Busverkehr

Auf Relationen, auf denen keine SPNV Verbindung mehr vorhanden ist und auch keine Reaktivierungsoptionen bestehen, sind Landesbuslinien zu priorisieren.

Erwiderung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

D0267

D0267#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

5.3.1 SPNV Stationen

Zusätzliche Haltepunkte sollten vor allem dann in Erwägung gezogen und realisiert werden, wenn sich durch elektrisch betriebene Fahrzeuge Systemgewinne erzielen lassen.

Husum Nord und Hattstedt als neue Haltestellen im Rahmen der Elektrifizierung. Der Haltepunkt Risum Lindholm sollte in die Verbindung nach Flensburg integriert werden.

Erwiderung

Die Stationen werden mit der Elektrifizierung möglich werden, gegebenenfalls ist eine frühere Inbetriebnahme möglich. Risum-Lindholm soll sowohl von Flensburger als auch von Husumer Zügen angefahren werden.

D0268

D0268#1

Stellungnahme

Bezug: 5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

5.3.5 S. 94 Jobticket:

Das Jobticket wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch werden durch die Preisstufen noch unzureichende Anreize gegeben. Während das Jobticket auf kurzen Relationen, auf denen bspw. auch mit dem Fahrrad gefahren werden könnte, sehr niedrige Kosten für Arbeitnehmer und Arbeitgeber entstehen, sind die Kosten bei größeren Relationen relativ hoch. Gerade auch auf weiteren Strecken sind jedoch die Verlagerungseffekte am größten.

Ein anderer Modus der Umlagefinanzierung ist anzustreben, auch damit Mittel für die Schaffung von zusätzlichen Angeboten (bspw. ergänzender Busverkehr zu mitarbeiterstarken Betrieben oder Gewerbegebieten abseits starker OPNV Linien) zu finanzieren.

Für Nutzende, die mit der Bahn fahren und im städtischen Verkehr den Bus nicht nutzen, sollte ein Kombiangebot mit dem Fahrrad etabliert werden. Wenn aus Kapazitätsgründen die Fahrradmitnahme in der Bahn nicht gewünscht ist, müsste neben Anpassungen beim Ticketing auch ein entsprechendes Bikesharing-Angebot geschaffen werden.

Auf in der HVZ schwach frequentierten Relationen (Lastrichtung) sollte eine Fahrradmonatskarte mit und ohne Jobticket angeboten werden um die intermodale Nutzung zu attraktiveren.

Erwiderung

Das Jobticket gewährt einen pauschalen Rabatt auf den Preis der Monatskarte im Abo, unabhängig von der Reiseweite. Umgerechnet auf den Preis pro Kilometer sind Verbindungen auf langen Strecken bereits heute günstiger als kurze Strecken (Entfernungsdegression).

Derzeit gibt es für die Fahrradmitnahme das Tarifangebot Fahrradtageskarte und für kurze Fahrten im Bus die Fahrradeinzelkarte. Zusätzliche Angebote müssen die Kapazität in den Fahrzeugen berücksichtigen. Im Übrigen sollte der Tarif durch zu viele besondere Regelungen nicht unübersichtlicher werden.

Für die Verbindung von Bahn und Bus mit dem Fahrrad fördert das Land Bike and Ride-Anlagen. Bikesharing-Angebote werden durch viele Kommunen angeboten, z.B. in der KielRegion.

D0269

D0269#1

Stellungnahme

5.2.1 7, S. 38 Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel Schönberger Strand

Falls die bisherigen Planungen eine solche Nutzung nicht bereits möglich machen, sollte der Bahnhof Schönberger Strand um die Nutzung von Fernverkehrswagen ergänzt werden. Dazu ist ggf. eine entsprechende Umsetzstelle einzurichten.

Erwiderung

Die Serviceeinrichtungen des Bahnhofs Schönberger Strand werden allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zugänglich bleiben.

D0269#2

Stellungnahme

5.2.1 11, S.41 Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland

Jenseits der vorgeschlagenen Taktverdichtungen im S-Bahnverkehr möchten wir auf die Notwendigkeit der Anschlussfähigkeit von S-Bahnverbindungen auf den Regionalverkehr verweisen. Eine Anpassung des Taktes der S-Bahn auf 7,5, 15 und 30 Minuten statt bisher 10 und 20 Minuten kann hier mittelfristig Verbesserungen herbeiführen und Anschlussverluste verringern.

Erwiderung

Die Taktung des Hamburger S-Bahnsystems obliegt der Stadt Hamburg, dem HVV und der S-Bahn Hamburg GmbH.

D0270

D0270#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

5.2.22,5.48

Im Zuge der Elektrifizierung der Marschbahn sind Anpassungen des Betriebskonzepts und die Einführung einer Regio S-Bahn zwischen Westerland und Brunsbüttel in Erwägung zu ziehen. Der RE6 ist perspektivisch in den touristischen Fernverkehr zu überführen. Damit einhergehend ist ein 30-Minuten Takt anzustreben, ggf. mit Flügelung in Niebüll und Husum nach Flensburg und Kiel. Südlich von Heide könnte ein stündliches Fernverkehrsprodukt mit IC/ICE im Wechsel verkehren.

Erwiderung

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Ob es tatsächlich möglich und finanzierbar sein könnte, auf der Marschbahn im Halbstundentakt zu verkehren, wird angezweifelt.

D0270#2

Stellungnahme

5.2.2 5, S.52 Feste Fehmarnbeltquerung -Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe

-> Bäderbahn:

Für die Erschließung der stark touristisch geprägten Orte in der südlichen Lübecker Bucht ist der Erhalt der Bäderbahn unabdingbar. Zudem wurde erst jüngst ein Ideenwettbewerb in der Region durchgeführt und verschiedene Konzepte für ein Regiotramsystm vorgestellt. In diesem Zusammenhang begrüßen wir sehr, dass Land und Landkreis eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben wollen. Deshalb wäre es sehr zu begrüßen, auch den Komplex Bäderbahn/südliche Lübecker Bucht mit einem Entwicklungshorizont in den LNVP aufzunehmen. Eine Erweiterung einer gutachterlichen Betrachtung bis Grömitz ist aufgrund den intensiven touristischen Nutzung der Region zu empfehlen.

Neubaustrecke Ratekau-Neustadt:

Der Durchlass der ehemaligen Bahnstrecke Eutin-Neustadt unter der A1 sollte bei den Arbeiten zur Neubaustrecke erhalten und gesichert werden. An anderen Stellen wurden in der Vergangenheit zu häufig Infrastrukturen unwiederbringlich zerstört. Für die Zukunft ist nicht abzusehen, ob mit neuartigen Fahrzeugtechnologien eine erneute Nutzung der Trasse wirtschaftlich sein könnte.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Erweiterung des Systems rund um Timmendorfer Strand ist - auch in Etappen - möglich. Für die Bahnstrecke Eutin - Neustadt werden keine Perspektiven gesehen.

D0271

D0271#1

Stellungnahme

Brunsbüttel

Seit 1988 wird Brunsbüttel nicht mehr mit dem SPNV bedient. Eine Integration über einen RB oder eine Regio-S-Bahn in die Metropolregion über die Strecke nach Wilster ist dringend anzustreben. Durch die starke wirtschaftliche Prosperität von Brunsbüttel sind zudem auch Relationen Richtung Meldorf und Heide zu berücksichtigen. Die heutigen Fahrzeiten von rund 1,5 Std. mit dem Bus nach Heide sind nicht geeignet ein konkurrenzfähiges Angebot zum MIV darzustellen. Eine Nutzung der vorhandenen Gleise und eine lokale Ergänzung der Gleisanlagen in Brunsbüttel sollte geprüft werden. Fahrzeiten von rund 30 Minuten bis Meldorf sollten sich realisieren lassen.

Erwiderung

Eine Reaktivierung des Personenverkehrs nach Brunsbüttel ist von der Nachfrage und finanziellen Aspekten abhängig. Können diese positiv beantwortet werden, ist eine Reaktivierung denkbar. Grundsätzlich ist aber die ungünstige Lage des Bahnhofs in Brunsbüttel zu bedenken. Daher sind in Bezug auf eine SPNV-Anbindung Brunsbüttels noch so viele Fragen zu klären, dass eine Aufnahme in den LNVP nicht möglich war.

Eine SPNV-Anbindung in Richtung Norden wurde bisher nicht in Erwägung gezogen. Die erforderlichen Investitionen scheinen aber zu hoch für das zu akquirierende Potenzial.

Stellungnahme

Büsum und St. Peter Ording

Büsum und St. Peter Ording zeichnen sich durch hohe Zahlen bei den touristischen Übernachtungsgästen aus. Leider haben beide Orte jedoch einen unterdurchschnittlichen Anteil bei der touristischen Bahnreise (Büsum 10%, SPO 6%). Die Bahnstrecke nach St. Peter Ording sollte durch zwei kurze Neubauabschnitte verkürzt werden. Durch die erzielbare Fahrzeitverkürzung würde ein touristischer Fernverkehr attraktiv werden. Die bisherigen Streckenabschnitte sollten dabei erhalten bleiben. Auch in Büsum sind Maßnahmen zu ergreifen, die den Anteil der touristischen Anreisen erhöhen.

Erwiderung

Durch mögliche Fahrzeitverkürzungen auf der Marschbahn kann sich auch die Anreise nach Büsum und St. Peter-Ording verbessern. Zudem sind weitere, kleinere Maßnahmen auf der Strecke nach Büsum geplant.

Stellungnahme

Sylt

Die Verkehrssituation auf der Insel Sylt ist von verschiedenen Spannungsfeldern geprägt. Die Qualitätsprobleme für Sylt Pendler*innen sind ein andauerndes Ärgernis. Jede Verbesserung in diesem Bereich ist dringend notwendig und zu begrüßen. Auf der Insel selbst ist es jedoch der MIV, der Straßen und Ortskerne stark belastet. Deshalb ist eine Verkehrswende auf Sylt dringend nötig. Deshalb sollte die Etablierung eines schienengebundenen ÖPNV auf der Insel gutachterlich geprüft werden. Zur Abwendung der starken Verkehrsbelastung um die Autoverladung in Westerland sollte über eine Verlegung letzterer in die Nähe des Flughafens nachgedacht werden.

Erwiderung

Das Land Schleswig-Holstein hat die neg Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH finanziell bei der Herausarbeitung von Alternativen für die Autoverladung in Westerland unterstützt. Die Ergebnisse waren durchaus interessant und haben unterschiedliche Optionen aufgezeigt. Die Entscheidung für eine Standortverlagerung muss jedoch vor Ort getroffen werden. Weder hierfür, noch für die Etablierung eines schienengebundenen ÖPNV auf der Insel ist derzeit ein örtliches Interesse zu erkennen.

Stellungnahme

Flensburg-Kiel

Die Langsamfahrstellen sollten durch die Beseitigung ungesicherter Bahnübergänge beseitigt werden. Das neue Eisenbahnkreuzungsgesetz bietet hierfür zwischenzeitlich gute Voraussetzungen. Trotz gut ausgebauter Strecke mit 60 oder 80 km/h zu fahren ist angesichts der Notwendigkeit einer modernen Bahn kaum noch vermittelbar.

Erwiderung

Die Beseitigung der letzten technisch nicht gesicherten Bahnübergänge wird zusammen mit der DB Netz AG angegangen, welche hier federführend ist. Anschließend und in Zusammenhang mit weiteren Oberbaumaßnahmen könnte die Geschwindigkeit erhöht werden.

Stellungnahme

Als zusätzlichen Haltepunkt bietet Lindaunis großes Potential, vor allem für die touristische Nutzung. Für die Entwicklung des Haltepunktes sollte eine Einrichtung des Haltepunktes direkt am Wasser sorgfältig geprüft werden. Durch die Verlagerung von Schienen- und Straßentrasse auf die östliche Seite des heutigen Dammes, böte sich die Gelegenheit auf der westlichen Seite ein Mobilitätshub mit Bahn, Schiffsanleger und weiteren Mobilitätsangeboten wie Bikesharing zu etablieren.

Erwiderung

Der "Sommerbahnsteig" Lindaunis dient zunächst ausschließlich einer touristischen Nutzung im Rahmen saisonaler Sonderverkehre. Inwiefern eine Umgestaltung des kommunalen Umfeldes möglich sein wird, bleibt in Abhängigkeit der Umsetzung des Neubaus der Brücke zu prüfen.

Stellungnahme

Kappeln

Mit Anerkennung und Freude haben wir die Einrichtung eines saisonalen Verkehrsangebot durch privates Engagement im Sommer 2021 zur Kenntnis genommen. Davon unabhängig sollte die intensivere Nutzung der Strecke zwischen Süderbrarup kurz und mittelfristig vorbereitet werden. Ein zunächst saisonales, touristisches Angebot ist kurzfristig vielversprechend. Auch die Etablierung eines touristischen Fernverkehrsproduktes mit Durchbindung aus Kiel in der Hauptsaison sollte in Erwägung gezogen werden. Mittel- und langfristig sollte die Strecke auch in die SPNV Konzepte Richtung Flensburg und Kiel eingebunden werden. Dazu wäre jedoch die Anhebung der Streckengeschwindigkeit notwendig. Eine Verlagerung des Schülerverkehrs auf der Achse Süderbrarup-Kappeln könnte weitere Potentiale für die Wirtschaftlichkeit der Strecke heben.

Erwiderung

Erste Ansätze für eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke von Süderbrarup nach Kappeln für den SPNV werden in diesem LNVP benannt. Die Erschließung der Region durch den öffentlichen Verkehr könnte so weiter verbessert werden und insbesondere für eine Anreise im Urlaubs-/Ausflugsverkehr mit dem ÖV neue Akzente gesetzt werden.

Stellungnahme

Heiligenhafen

Auf Grundlage der derzeitigen Planungen für den Bahnhof Heiligenhafen/Großenbrode muss eine ausreichende und attraktive Erschließung der touristisch stark frequentierten Region als unzureichend angesehen werden. Deshalb sind verschiedene Varianten für die Erschließung von Heiligenhafen und Großenbrode und der umliegenden Orte mit einer Regio-Tram oder der Wiederaufbau der Schienenverbindung nach Heiligenhafen gutachterlich zu untersuchen. Als Vorlauf ist ein Innovationswettbewerb analog zu der Veranstaltung in Timmendorfer Strand denkbar. Maßgeblich für die Betrachtung ist die Ermittlung des größten Potentials für die Verlagerung der MIV An- und Abreise auf die Bahn.

Erwiderung

In der Tat ist es überlegenswert inwiefern die Impulse aus den Erfahrungen mit dem Ideenwettbewerb für Timmendorfer Strand auch für andere Orte in Schleswig-Holstein genutzt werden können.

D0271#8

Stellungnahme

Lübeck-Lauenburg

Die Strecke Lübeck-Lauenburg ist zu elektrifizieren und für die Nutzung im Güterverkehr zu ertüchtigen. Zudem erscheint die Einrichtung einer Kurve in Büchen sinnvoll, die ein Einfahren aus Richtung Hamburg Richtung Norden erlauben würde. Ratzeburg und Mölln können derzeit aus Richtung Hamburg nur mit Umstiegen erreicht werden. Die vorgeschlagene Variante böte den Vorteil einer durchgehenden Verbindung aus Hamburg bspw. mit einer Regio S-Bahn Linie Hamburg-Mölln-Zarrentin-Hagenow-Land. In diesem Zusammenhang könnte als zweiter Schritt auch die Lückenschlussreaktivierung zwischen Ratzeburg und Zarrentin mit einer Kurve aus Süden kurz vor Ratzeburg vollzogen werden. Eine gutachterliche Untersuchung dieser Varianten ist anzustreben.

Erwiderung

Güterverkehr ist hier bereits heute möglich. Eine Elektrifizierung ist von einer Finanzierung und der Nachfrage abhängig. Dies gilt auch für eine Verbindungskurve westlich von Büchen und die weiteren genannten Maßnahmen. Für den SPNV wäre eine solche Kurve und auch die Elektrifizierung von nachrangiger Bedeutung.

D0272

D0272#1

Stellungnahme

Bezug: 5.2.2 Maßnahmen ab 2027

5.2.2 10, S. 61 Geesthacht

Die gutachterlich vorgeschlagenen Varianten zu einer Regio-Tram ab Bergedorf befürworten wir. Eine Erschließung von Geesthacht ist deshalb anzustreben. In diesem Zusammenhang sei auch auf einen fehlenden Lückenschluss aus Geesthacht zum SPNV in Niedersachsen verwiesen. Bei einer Weiterentwicklung des vorgestellten Konzeptes könnte eine Flügelung einer Express Regionalbahn in Geesthacht denkbar sein. Ein Zugteil bedient die Innenstadtstrecke und der andere Zugteil fährt in Richtung Lüneburg.

Erwiderung

Eine Kombination des Reaktivierungsprojektes mit einer Elbquerung in Geesthacht wird als kaum umsetzbar erachtet. Die Kosten dürften deutlich zu hoch sein.

D0273

D0273#1

Stellungnahme

Bezug: Inhaltsverzeichnis

Touristischer ÖPNV als eigenes Kapitel

Mit dem zunehmenden Trend zum Urlaub im eigenen Land und damit auch an Nord- und Ostsee und den bereits heute problematischen Verkehrssituationen an touristischen Hotspots, verdient aus unserer Sicht der touristische ÖPNV ein eigenes Kapitel im LNVP. Das Engagement privater Akteure bspw. auf der Relation Lindaunis-Kappeln im Sommer 2021 hat gezeigt, dass mit überschaubaren Mitteln und kurzen

Realisierungszeiträumen bereits Projekte zur Umsetzung gelangen können.

Erwiderung

Ein eigenes Kapitel für eine einzelne Zielgruppe erscheint nicht erforderlich und hätte keine Auswirkungen auf die im LNVP vorgeschlagenen Maßnahmen.

VDV Landesgruppe Nord

A0046

A0046#1

Stellungnahme

Zunächst begrüßen wir ausdrücklich die Tatsache, dass endlich und längst überfällig ein Entwurf für einen neuen LNVP in Schleswig-Holstein auf dem Tisch liegt. Die eingeschlagene Richtung des stark am vorliegenden ODeS-Gutachten orientierten Entwurfs halten wir für richtig, auch wenn in Teilen Verbesserungen an Text, durchgehender Gliederung mit Unterkapiteln und Zielsetzungen notwendig sind. Insbesondere bleibt der Weg zur Zielerreichung häufig im Unklaren und sollte klarer und konkreter benannt werden. Es ist und bleibt von essentieller Bedeutung für die Herstellung einer ausreichenden Mobilität im Land, dass Bahn und Bus flächendeckend gut miteinander vernetzt und ausgebaut werden.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Völlig unberücksichtigt geblieben ist erstaunlicherweise sowohl für die Schiene als auch für den Busbereich der zukunftsweisende Betrieb automatisierter und autonomer Verkehre, was nicht nachvollziehbar ist angesichts der rasant Fahrt aufnehmenden technischen Entwicklung und des erheblichen Nutzungspotentials sowohl im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr als auch im städtischen und ländlichen Bereich. Dieses zu heben, ist insbesondere im Schienenverkehr von essentieller Bedeutung angesichts des spürbar zunehmenden Personalmangels insbesondere an TriebwagenführerInnen. Will das Land bei der digitalen Transformation nicht im Ländervergleich den Anschluss verlieren, sollten auch diesbezüglich entsprechende Ziele konkret formuliert werden. Der im Oktober im Nachbarland Hamburg stattfindende ITS-Weltkongress wird sehr eindrucksvoll aufzeigen, dass die digitale Zukunft unmittelbar vor der Tür steht. Dies sollte auch der neue LNVP nicht außer Acht lassen.

Erwiderung

Sofern automone Fahrzeuge technisch ausgereift und wirtschaftlich sind, werden diese auch zum Einsatz kommen. Im Schienenbereich ist mit der Einführung der Sicherungstechnik ETCS auch ein teilautomatischer Betrieb möglich.

Stellungnahme

In diesem Zusammenhang fehlen im LNVP Ausführungen zu den erheblichen Rationalisierungspotentialen im Fahrbetrieb durch signaltechnische Ausrüstungen an Infrastruktur und Fahrzeugen. Schon heute ist klar, dass die geplanten Angebotssteigerungen auch nicht durch noch so angestrenzte Personalakquise realisierbar sind. Der neue LNVP sollte zu den Themen ETCS und Digitalisierung zwingend Ziele definieren, die über die Vorgaben für die Vertragsgestaltung gegenüber den Eisenbahnunternehmen hinausgehen. Aus leidvoller Erfahrung gilt es zu konstatieren, dass die zunehmenden Zug- und Busausfälle aufgrund von Personalmangel absehbar weiter zunehmen werden angesichts von Demographie und veränderter Erwartungen an Beruf und Arbeitszeit. Die Digitalisierung in Form der Automatisierung bietet die Chance die vorhandenen Probleme in den Griff zu bekommen und wirkt obendrein kostendämpfend. Dieser Vorteil sollte auch so zum Ausdruck gebracht werden!

Erwiderung

Die Leit- und Sicherungstechnik wird bis 2026 in Schleswig-Holstein weitgehend auf moderne ESTW umgestellt sein. Hierdurch verringert sich auch der Personalbedarf.

Stellungnahme

Wesentliche Zielsetzung der Digitalisierungsstrategie der Eisenbahnen ist es, die naturgemäß begrenzten Kapazitäten durch moderne Techniken deutlich heraufzusetzen. Dazu gehört, den Anteil der gesicherten Bahnübergänge im Land sukzessive auf 100% anzuheben, nicht nur zur gebotenen Erhöhung der Sicherheit des Straßenverkehrs, sondern auch als Voraussetzung für automatisiertes Fahren im Schienenverkehr. Dazu gehört aber auch, die notwendige Modernisierung der zum Teil völlig veralteten Stellwerke im Land voranzutreiben, die schon in naher Zukunft nicht mehr instandgehalten, geschweige denn sicher betrieben werden können.

Erwiderung

Die Leit- und Sicherungstechnik wird bis 2026 weitgehend auf moderne ESTW umgestellt sein. Auch die Anzahl der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge nimmt stetig ab. Auch 2022 und 2023 werden weitere Bahnübergänge beseitigt oder technisch gesichert.

Stellungnahme

Angesichts der massiven Ausweitung von GVFG-Mitteln halten wir es für richtig und zwingend notwendig, den bestehenden Investitionsstau in Schleswig-Holstein schnellstmöglich aufzulösen und das neue Investitionsbeschleunigungsgesetz gewinnbringend zu nutzen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir vor allem die genannten beschleunigten Maßnahmen zum Ausbau der Elektrifizierung von Schienenstrecken als elementarer Baustein hin zur Energiewende. Hier gilt es, den jahrzehntelangen Entwicklungsstillstand zu beenden, durch den das Land im Bundesvergleich weit zurückgefallen ist. Wichtige, bislang unerwähnte Zusatzeffekte sind neben Fahrzeitgewinnen und Zielfahrplänen für den Autozugverkehr einschließlich optimierter Verladung auch die finanziellen Einsparungen aus der Energiesubstitution. Allerdings ist es für die Umsetzung solcher Projekte unerlässlich, die Planfeststellungsbehörde personell deutlich aufzurüsten, um auch tatsächlich die gewünschte und notwendige Beschleunigung zu erreichen. Gleiches gilt im Übrigen für die Werkstätten aller Netze im Land, die in Kapazität und Ausrüstung nicht den Anforderungen zukünftiger Fahrzeugflotten genügen. Im Bussektor fehlt es insbesondere im ländlichen Raum noch vollständig an CVD-gerechten Werkstätten und Ladeinfrastruktur, die von den zuständigen Aufgabenträgern den Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden müssten.

Erwiderung

Vielen Dank für diese Hinweise!

Die diskriminierungsfreie Bereitstellung von Werkstätten und Ladeinfrastruktur durch Aufgabenträger könnte ein geeigneter Weg sein, um die CVD umzusetzen.

Stellungnahme

Keine Aussage findet sich im LNVP zum wichtigen wie kostensparenden Thema der Vegetationskontrolle auf Schienenwegen, denn neben Herstellung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen gilt es auch und insbesondere, die Infrastruktur im Blick zu behalten. Diese ist infolge einschlägiger Landesverordnungen zum Verbot des Aufbringens von Glyphosat von Überwucherung bedroht, wodurch sich die Lebensdauer der Schienengleise von 30 auf ca. 10 Jahre reduziert. Es erscheint absurd, einerseits Schienenverkehrsprojekte endlich massiv zu finanzieren, um Boden gut zu machen, und andererseits genau diese Projekte durch eine fragwürdige und bundesweit isolierte Vegetationskontrollpolitik zu torpedieren.

Erwiderung

Die Vegetationskontrolle ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nicht der NAH.SH. Grundsätzlich stehen jedoch auch andere Maßnahmen zur Verfügung, um die Vegetation zurückzuschneiden bzw. die Gleise instand zu halten.

Stellungnahme

Wir begrüßen ausdrücklich das klare Bekenntnis des Landes zur Nutzerfinanzierung des Öffentlichen Verkehrs. Vielfache Erfahrungen anderenorts belegen eindrucksvoll, dass der gewünschte Zuwachs an Fahrgästen durch Umstieg vom MIV nicht über den Preis erfolgt, sondern ausschließlich durch eine signifikante Angebots- und Qualitätsverbesserung. Erst wenn diese vollständig umgesetzt und der öffentliche Verkehr wirklich flächendeckend attraktiv geworden ist, können etwaige Tarifvergünstigungen einen weiteren Schub an Fahrgastzuwachs auslösen. Zu Recht weist der Entwurf darauf hin, dass eine gleichzeitige Finanzierung von Angebotsausbau und Absenkung der Tarife nicht finanzierbar ist. Es gilt als gesichert, dass "umfassende Tarifabsenkungen die Finanzierung des bereits bestehenden Fahrplanangebotes in Frage stellen". Insoweit ist die Verwendung des Konjunktivs hier entbehrlich.

Erwiderung

Vielen Dank für Ihre Anmerkung.

Stellungnahme

Hinsichtlich der durchaus sinnvollen Implementierung eines Landesbusnetzes zur Ergänzung des Schienennetzes sollte die Aufgabenträgerzuständigkeit für diese Kreisgrenzen-überschreitenden Buslinien originär beim Land liegen, um ein Angebot „aus einem Guss“ zu erzeugen. Dies forcierte die Entscheidungsfreudigkeit, -geschwindigkeit, verhinderte unnötigen bürokratischen Mehraufwand und bedeutete die Finanzierung aus einer Hand, ohne den sehr begrenzten Topf der Kommunalisierungsmittel weiter zu belasten.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Die Ausweitung des Verkehrsangebotes auf Schiene und Straße ist ein wichtiger und richtiger Schritt, wobei der Emanzipation des Linienverkehrs vom Schülerverkehr dabei insbesondere im ländlichen Raum eine tragende Rolle zukommt. Denn solange vor allem der Busverkehr außerhalb von Schulzeiten (Wochenende, Ferien) signifikant ausgedünnt bleibt, wird sich die flächendeckende Attraktivität des ÖPNV in sehr überschaubaren Grenzen halten. Realitätsfern ist allerdings „eine vollständige Barrierefreiheit“ nicht nur der Fahrzeuge, sondern auch der Infrastruktur. Auch hier bietet sich wie bei den Verkehrsprojekten insgesamt eine sinnvolle Priorisierung an.

Erwiderung

In der Tendenz wurde der Busverkehr durch das Engagement der Aufgabenträger in den letzten Jahren landesweit und insbesondere außerhalb der Schulzeiten ausgeweitet. Die in Kapitel 5.3.3 beschriebenen Qualitätsstandards beziehen sich insbesondere auf Buslinien von landesweiter Bedeutung und nicht auf den Busverkehr im Allgemeinen. Eine Barrierefreiheit auch der Bushaltestelleninfrastruktur erscheint daher nicht realitätsfern.

Stellungnahme

Die Erläuterungen zur Markenbezeichnung „PlusBus“ sind im Entwurf völlig isoliert und ohne jede Relevanz und Zielsetzung für Schleswig-Holstein aufgeführt, so dass sie bei offensichtlich fehlender Umsetzung auch entbehrlich sind.

Erwiderung

Die Erläuterungen in Kapitel 5.3.3 beziehen sich auf Buslinien von landesweiter Bedeutung für diese ist die Einführung der Marke PlusBus anzustreben, sofern die erforderlichen Qualitätsstandards erreicht werden. Die Entscheidung darüber obliegt den Aufgabenträger für den ÖSPV. Die NAH.SH unterstützt die Einführung der Marke PlusBus und übernimmt die Lizenznutzungsgebühr, so dass die Aufgabenträger die Marke PlusBus kostenfrei nutzen können. Der Verbundausschuss hat sich für die Einführung der Marke PlusBus ausgesprochen. Eine zeitnahe (freiwillige) Umsetzung durch die Aufgabenträger ist zu erwarten.

Stellungnahme

Bundesweit soll der Marktanteil des Schienengüterverkehrs schon aus klimapolitischen Gründen auf 30% gesteigert werden, in Schleswig-Holstein liegt er aktuell bei 6%! Der hiesige Nachholbedarf sollte bei den Infrastrukturprojekten ebenso Berücksichtigung finden wie der Umstand, dass die künftige Streckenführung eines wesentlichen Teils des internationalen Schienengüterverkehrs über die feste Fehmarn -Belt-Querung den Korridor Hamburg-Elmshorn mittelfristig spürbar entlasten wird, so dass diese Freiräume für den SPNV erschlossen werden können. Hierzu fehlt es im LNVP an konkreten Zielvorgaben.

Erwiderung

Im Korridor Hamburg - Elmshorn wird es durch die FBQ laut Bundesverkehrswegeplan nahezu keine Entlastung geben, da andere Güterverkehre, wie zum Beispiel nach Brunsbüttel, ansteigen werden. Daher ist geplant, den Abschnitt Pinneberg - Elmshorn mehrgleisig auszubauen und weiter in Richtung Neumünster die Infrastruktur besser auszurüsten, sodass mehr Züge verkehren können.

A0046#12

Stellungnahme

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die unbestreitbare Erkenntnis der Notwendigkeit eines künftig deutlichen Personalzuwachses bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen für Datenkommunikation, Fahrgastinformation und Kundenbetreuung zwingend einhergehen wird mit einem deutlichen finanziellen Mehraufwand, also einer Verteuerung der Verkehrsleistung sofern es überhaupt gelingt, angesichts des bundesweit bestehenden Fachkräftemangels geeignetes Personal zu finden.

Erwiderung

Der Hinweis ist zutreffend.

VHH PVG Unternehmensgruppe

D0001

D0001#1

Stellungnahme

Neben der Bahn als Schwerpunkt könnte auch der Busverkehr genannt werden, der schnell und flexibel eingerichtet als Vorlaufbetrieb dienen kann.

Erwiderung

Die Schwerpunktsetzung spiegelt die zuständigen Aufgabenträgerschaften wider. Busverkehre liegen in der Verantwortung der Kreise und Kreisfreien Städte.

D0002

D0002#1

Stellungnahme

Nr. 6 Bitte auch auf die barrierefreie Gestaltung der Umsteigewege zu den Anschlussbuslinien achten.

Erwiderung

Die Herstellung eines barrierefreien Bahnhofsumfeldes und damit auch die barrierefreie Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern steht bei Umbaumaßnahmen im Fokus. Der Hinweis wird seitens der NAH.SH wahrgenommen.

D0002#2

Stellungnahme

Nr. 9 Durch den Verzicht auf die Priorisierung der Landesschnellbusse werden die Möglichkeiten eines schnell einzurichtenden Bahn-Vorlaufbetriebes nicht genutzt.

Erwiderung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an ÖSPV-Leistungen ist im derzeitigen Finanzrahmen nicht vorgesehen.

D0003

D0003#1

Stellungnahme

Als Maßnahme zur Busbeschleunigung, die vom Land unterstützt werden kann, sollte auf der genannten Verbindung HH-Bergedorf-Geesthacht (-Lauenburg) am derzeitigen Ende der A25 Bussen bei Rückstau ermöglicht werden, den Stau über den Standstreifen zu umfahren. Bei Weiterbau der Autobahn und der Neugestaltung der Anschlussstelle sowie der Abzweigung zur B404 sollte darauf geachtet werden, dass der jetzt sehr geradlinige Linienverlauf für die Busse erhalten bleibt und dieser nicht über Abfahrten, Ohren und Schleifen langsamer und unkomfortabler wird.

Erwiderung

Die Ideen werden geprüft.

D0004

D0004#1

Stellungnahme

Bezug On Demand: Es könnten auch bereits bestehende On Demand Services in Kreis Stormarn genannt werden.

Erwiderung

Der Hinweis wird aufgenommen. Es werden alle On-Demand-Services in Schleswig-Holstein ergänzt.