

# Bericht über den Nahverkehrsmarkt in Schleswig-Holstein **2009**



MEIN WEG. DER NAHVERKEHR  
IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

# Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein

## 01

Einleitung	5
<b>1</b> Allgemeine Strukturdaten für Deutschland und SH	7
<b>1.1</b> Bevölkerung	8
<b>1.2</b> Erwerbstätige	9
<b>1.3</b> Arbeitslosenquote	10
<b>1.4</b> Schüler in allgemein bildenden Schulen	11
<b>1.5</b> Wirtschaft	12
<b>1.6</b> Pkw-Bestand	13

## 02

<b>2</b>	<b>Öffentlicher Verkehr in Schleswig-Holstein</b>	<b>14</b>
----------	---	-----------

<b>2.1</b>	<b>Schienenpersonenfernverkehr</b>	<b>17</b>
------------	------------------------------------	-----------

<b>2.2</b>	<b>Schienenpersonennahverkehr</b>	<b>19</b>
------------	-----------------------------------	-----------

<b>2.3</b>	<b>Busverkehr</b>	<b>21</b>
------------	-------------------	-----------

<b>2.4</b>	<b>Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr</b>	<b>22</b>
------------	--	-----------

2.4.1	Verkehrsleistung	22
-------	------------------	----

2.4.2	Fahrgäste	24
-------	-----------	----

2.4.3	Zugkilometer	26
-------	--------------	----

2.4.4	Infrastruktur	29
-------	---------------	----

2.4.5	Realisierte Maßnahmen an Bahnstationen	30
-------	--	----

<b>2.5</b>	<b>Verkehrswirtschaft</b>	<b>15</b>
------------	---------------------------	-----------

2.5.1	Marketing	23
-------	-----------	----

2.5.2	SH-Tarif	32
-------	----------	----

2.5.3	Verkehrsverträge 2008	34
-------	-----------------------	----

2.5.4	Ausschreibungsfahrplan / Ausschreibungsstand	35
-------	--	----

2.5.5	Trassenpreise der DB in Schleswig-Holstein	36
-------	--	----

2.5.6	Finanzierung des ÖPNV	37
-------	-----------------------	----

2.5.7	Umfang und Kosten im SPNV	39
-------	---------------------------	----

<b>2.6</b>	<b>Pünktlichkeit</b>	<b>41</b>
------------	----------------------	-----------

<b>2.7</b>	<b>Qualität der Stationen in Schleswig-Holstein</b>	<b>43</b>
------------	---	-----------

<b>2.8</b>	<b>Mobilitätsverhalten</b>	<b>44</b>
------------	----------------------------	-----------

2.8.1	Generelle Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	44
-------	--	----

2.8.2	Verkehrsmittelwahl / Modal Split	45
-------	----------------------------------	----

2.8.3	Kundenzufriedenheit	47
-------	---------------------	----

2.8.4	Veränderungen aus Kundensicht	47
-------	-------------------------------	----

## 03

<b>3</b>	<b>Ausblick 2009</b>	<b>49</b>
----------	----------------------	-----------

<b>3.1</b>	<b>Fahrplan</b>	<b>51</b>
------------	-----------------	-----------

<b>3.2</b>	<b>Qualität</b>	<b>51</b>
------------	-----------------	-----------

<b>3.3</b>	<b>Werbung und Kommunikation</b>	<b>53</b>
------------	----------------------------------	-----------

<b>3.4</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>53</b>
------------	----------------------	-----------

	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>54</b>
--	------------------------------	-----------

	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>54</b>
--	----------------------------	-----------



Liebe Leserinnen und Leser,

dies ist der erste Jahresbericht der LVS über den Nahverkehrsmarkt in Schleswig-Holstein. Wir wollen künftig jährlich diesen Verkehrsmarktbericht herausgeben und aktuelle Daten und Zahlen zum Nahverkehr veröffentlichen und kommentieren. Der Bericht ergänzt und erweitert den landesweiten Nahverkehrsplan, den wir alle fünf Jahre im Auftrag des Landes erstellen.

Im Verkehrsmarktbericht finden Sie allgemeine Strukturdaten, Daten zur Angebots- und Nachfrageentwicklung, Informationen zu Infrastrukturmaßnahmen und zu Entwicklungen im Schleswig-Holstein-Tarif, Angaben zur Qualität sowie Aussagen über das Mobilitätsverhalten. Den Abschluss bildet ein Ausblick auf wichtige Projekte der Zukunft, die heute bereits bekannt sind.

Derzeit stammen die Daten noch aus unterschiedlichen Berichtsjahren. Mittelfristig streben wir aber eine zeitlich einheitliche Betrachtung an.



Ihr Bernhard Wewers

GESCHÄFTSFÜHRER LVS SCHLESWIG-HOLSTEIN GMBH



**01** Allgemeine Strukturdaten  
für Deutschland und  
Schleswig-Holstein

## 1.1

### Bevölkerung

Die Bevölkerungszahl in Deutschland ist 2006 und 2007 zurückgegangen. Im Gegensatz dazu gab es in Schleswig-Holstein in den Jahren 2005 bis 2008 ein leichtes Wachstum, wobei die Entwicklung innerhalb des Landes sehr unterschiedlich war.

Gegenüber 2005 hat Flensburg mit 2,5 % den höchsten Zuwachs innerhalb Schleswig-Holsteins. Kiel und der Kreis Stormarn haben seit 2005 etwa ein Prozent mehr Einwohner. Den prozentual höchsten Rückgang hatten der Kreis Steinburg mit 1,4 % und Neumünster mit 1,1 % zu melden.

TAB 01

### Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland

	2005	2006	Veränderung ggü. 2005	2007	Veränderung ggü. 2005	2008	Veränderung ggü. 2005
Flensburg	86.080	86.630	0,6%	87.792	2,0%	88.215	2,5%
Kiel	234.433	235.366	0,4%	236.902	1,1%	236.648	0,9%
Lübeck	211.825	211.213	-0,3%	211.541	-0,1%	211.276	-0,3%
Neumünster	78.072	77.936	-0,2%	77.595	-0,6%	77.210	-1,1%
Dithmarschen	137.261	136.829	-0,3%	136.451	-0,6%	136.051	-0,9%
Herzogtum Lauenburg	186.471	186.911	0,2%	187.094	0,3%	187.050	0,3%
Nordfriesland	166.956	166.783	-0,1%	166.727	-0,1%	166.698	-0,2%
Ostholstein	206.040	205.952	0,0%	205.688	-0,2%	205.611	-0,2%
Pinneberg	299.392	300.402	0,3%	301.320	0,6%	301.290	0,6%
Plön	135.655	135.562	-0,1%	135.422	-0,2%	135.163	-0,4%
Rendsburg-Eckernförde	273.039	272.591	-0,2%	272.488	-0,2%	272.116	-0,3%
Schleswig-Flensburg	199.671	199.264	-0,2%	199.101	-0,3%	198.647	-0,5%
Segeberg	257.002	257.749	0,3%	258.336	0,5%	258.452	0,6%
Steinburg	136.470	135.834	-0,5%	136.664	0,1%	134.510	-1,4%
Stormarn	224.583	225.232	0,3%	226.252	0,7%	226.327	0,8%
Schleswig-Holstein*	2.832.950	2.834.254	0,0%	2.837.373	0,2%	2.835.264	0,1%
Deutschland	82.438.000	82.314.900	-0,1%	82.217.800	-0,3%	k. A.	k. A.

\* Die Werte für Schleswig-Holstein und seine Kreise sind für die Jahre 2006 und 2007 aus dem 3. Quartal, für 2008 aus dem 2. Quartal.

QUELLE: FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN: STATISTIKAMT NORD; FÜR DEUTSCHLAND: STATISTISCHES BUNDESAMT



## 1.2

## Erwerbstätige

Die Zahl der Erwerbstätigen hat sich in Deutschland und Schleswig-Holstein gegenüber 2005 in den Jahren 2006 bis 2008 prozentual annähernd gleich zum Positiven entwickelt. Kreisweite Zahlen liegen derzeit leider nur für 2005 und 2006 vor. Die prozentual größten Zuwächse gab es im Jahr 2006 in Flensburg, Kiel und Lübeck, leichte Rückgänge hingegen in den Kreisen Steinburg und Dithmarschen sowie in Neumünster.

TAB 02

## Entwicklung der Erwerbstätigenzahl in Schleswig-Holstein und Deutschland

	2005	2006	Veränderung ggü. 2005	2007	Veränderung ggü. 2005	2008	Veränderung ggü. 2005
Flensburg	51.867	53.717	3,6%	k.A.		k.A.	
Kiel	148.052	150.883	1,9%	k.A.		k.A.	
Lübeck	110.381	112.365	1,8%	k.A.		k.A.	
Neumünster	42.950	42.836	-0,3%	k.A.		k.A.	
Dithmarschen	54.977	54.778	-0,4%	k.A.		k.A.	
Herzogtum Lauenburg	62.990	63.383	0,6%	k.A.		k.A.	
Nordfriesland	76.466	77.273	1,1%	k.A.		k.A.	
Ostholstein	83.495	83.853	0,4%	k.A.		k.A.	
Pinneberg	115.519	115.433	-0,1%	k.A.		k.A.	
Plön	40.694	40.838	0,4%	k.A.		k.A.	
Rendsburg-Eckernförde	104.651	105.055	0,4%	k.A.		k.A.	
Schleswig-Flensburg	71.646	71.759	0,2%	k.A.		k.A.	
Segeberg	110.669	111.452	0,7%	k.A.		k.A.	
Steinburg	53.288	53.108	-0,3%	k.A.		k.A.	
Stormarn	96.286	97.023	0,8%	k.A.		k.A.	
Schleswig-Holstein	1.223.931	1.233.756	0,8%	1.250.800	2,2%	1.270.100	1,5%
Deutschland	38.851.000	39.097.000	0,6%	39.768.000	2,4%	40.330.000	1,4%

QUELLE: FÜR KREISE: STATISTISCHE JAHRBÜCHER SCHLESWIG-HOLSTEIN; FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN UND DEUTSCHLAND: WWW.STATISTIKPORTAL.DE

### 1.3

#### Arbeitslosenquote

Die Zahl der Arbeitslosen ist in den Jahren 2006 bis 2008 bundes- wie landesweit deutlich zurückgegangen. Die kreisfreien Städte hatten zwar landesweit immer noch die höchste Quote, allerdings gab es hier auch mit die stärksten Rückgänge. Die geringste Quote in Höhe von 4,8 % erreichte 2007 der Kreis Stormarn. Insgesamt lag Schleswig-Holstein zwar leicht unter dem Bundesschnitt, allerdings lassen sich die Zahlen nicht ohne Weiteres miteinander vergleichen, weil im Bundesdurchschnitt der Anteil an allen zivilen Erwerbspersonen ermittelt wurde und in Schleswig-Holstein der Anteil an allen abhängigen zivilen Erwerbspersonen.

TAB 03

Entwicklung der Arbeitslosenzahlen in Schleswig-Holstein und Deutschland  
(in % bezogen auf alle (für SH: abhängigen) zivilen Erwerbspersonen)

	2005	2006	2007	2008
Flensburg	20,0	15,4	12,3	k.A.
Kiel	18,3	14,7	12,5	k.A.
Lübeck	20,0	15,2	13,0	k.A.
Neumünster	17,2	14,4	11,5	k.A.
Dithmarschen	15,7	11,8	10,0	k.A.
Herzogtum Lauenburg	10,8	8,3	7,2	k.A.
Nordfriesland	12,1	10,0	8,6	k.A.
Ostholstein	13,0	9,8	8,8	k.A.
Pinneberg	11,5	8,2	6,8	k.A.
Plön	11,1	9,0	7,5	k.A.
Rendsburg-Eckernförde	10,9	7,5	6,4	k.A.
Schleswig-Flensburg	11,8	9,6	9,6	k.A.
Segeberg	9,4	7,5	6,0	k.A.
Steinburg	13,0	9,8	7,4	k.A.
Stormarn	8,7	6,5	4,8	k.A.
Schleswig-Holstein	13,0	10,0	8,4	7,6
Deutschland	11,7	10,8	9,0	7,8

QUELLE: FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN UND KREISE: STATISTISCHE JAHRBÜCHER SCHLESWIG-HOLSTEIN; FÜR DEUTSCHLAND: STATISTISCHES BUNDESAMT

## 1.4

**Schüler in allgemein bildenden Schulen**

Sowohl bundes- als auch landesweit waren die Schülerzahlen in den letzten beiden Schuljahren (2006/2007 und 2007/2008) rückläufig. Dies könnte die Folge des demografischen Wandels sein, durch den die Gesellschaft allgemein „älter“ wird und der Anteil der jungen Menschen abnimmt. Innerhalb von Schleswig-Holstein war im Schuljahr 2007/2008 im Kreis Steinburg der höchste Rückgang (3,7 %) gegenüber dem vorherigen Schuljahr festzustellen. Der Kreis Stormarn war der einzige Kreis in Schleswig-Holstein, der ein leichtes Wachstum der Schülerzahlen zu verzeichnen hat.

TAB 04

**Entwicklung der Schülerzahlen in Schleswig-Holstein und Deutschland (öffentliche und private Schulen)**

	2005/2006	2006/2007	Veränderung zum Vorjahr in %	2007/2008	Veränderung zum Vorjahr in %
Flensburg	13.404	13.278	-0,9	13.167	-0,8
Kiel	25.827	25.610	-0,8	25.329	-1,1
Lübeck	22.837	22.667	-0,7	22.392	-1,2
Neumünster	12.289	12.227	-0,5	12.181	-0,4
Dithmarschen	17.809	17.673	-0,8	17.212	-2,6
Herzogtum Lauenburg	22.177	22.126	-0,2	21.695	-1,9
Nordfriesland	21.315	21.113	-0,9	20.808	-1,4
Ostholstein	23.338	23.034	-1,3	22.756	-1,2
Pinneberg	36.448	36.569	0,3	36.195	-1
Plön	14.898	14.639	-1,7	14.324	-2,2
Rendsburg-Eckernförde	33.136	32.701	-1,3	32.185	-1,6
Schleswig-Flensburg	23.624	23.345	-1,2	22.785	-2,4
Segeberg	31.071	30.983	-0,3	30.707	-0,9
Steinburg	17.224	16.994	-1,3	16.370	-3,7
Stormarn	27.243	27.354	0,4	27.367	0,05
Schleswig-Holstein	342.640	340.313	-0,7	335.473	-1,4
Deutschland	9.505.241	9.355.857	-1,6	9.198.914	-1,7

QUELLE: STATISTIKAMT NORD, STATISTISCHE BERICHTE, STATISTISCHES BUNDESAMT

## 1.5

### Wirtschaft

In der Tabelle ist das Bruttoinlandsprodukt (also der Wert aller innerhalb eines Wirtschaftsgebietes während einer bestimmten Periode produzierten Waren und Dienstleistungen) in Form eines Kettenindex dargestellt.

Das nominale Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2008 betrug für Schleswig-Holstein 73.053.000.000. Gegenüber dem Jahr 2000 bedeutete dies eine Steigerung von über 5 %.

Kettenindex 2000=100

TAB 05

### Entwicklung Bruttoinlandsprodukt in Schleswig-Holstein

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Wert	100	101,4	99,07	99,25	100,31	100,55	103,05	104,44	105,6

QUELLE: STATISTISCHES JAHRBUCH SCHLESWIG-HOLSTEIN 2008/2009 UND 2009/2010

## 1.6

## Pkw-Bestand

Die Pkw-Dichte ist bundes- und schleswig-holsteinweit in den letzten Jahren nahezu unverändert geblieben. Der Rückgang des Pkw-Bestandes und der -dichte in Schleswig-Holstein im Jahr 2008 war vermutlich der Umstellung geschuldet, dass ab 2008 vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen nicht mehr in den Zahlen enthalten sind. In den bundesweiten Zahlen sind diese auch in den Vorjahren bereits ausgeklammert worden.

Die Dichte in Schleswig-Holstein deckte sich in etwa mit dem Bundeswert. Erwartungsgemäß war die Dichte in den größten Städten Kiel und Lübeck am geringsten. Erstaunlich ist hingegen, dass u. a. in den HVV-angehörigen Kreisen Stormarn und Segeberg sowie in der Stadt Flensburg die höchsten Werte erreicht wurden.

TAB 06

## Entwicklung Pkw-Bestand in Schleswig-Holstein und Deutschland

	(1.1.) 2006		(1.1.) 2007		(1.1.) 2008	
	Bestand	Dichte (Pkw/EW)	Bestand	Dichte (Pkw/EW)	Bestand	Dichte (Pkw/EW)
Flensburg	52.597	0,61	52.534	0,61	37.611	0,43
Kiel	106.778	0,46	107.708	0,46	94.561	0,40
Lübeck	97.732	0,46	98.033	0,46	85.842	0,41
Neumünster	41.439	0,53	41.338	0,53	36.239	0,47
Dithmarschen	78.701	0,57	79.281	0,58	69.599	0,51
Herzogtum Lauenburg	107.908	0,58	109.164	0,58	97.489	0,52
Nordfriesland	99.450	0,60	100.274	0,60	88.304	0,53
Ostholstein	120.415	0,58	121.817	0,59	107.525	0,52
Pinneberg	166.022	0,55	167.633	0,56	151.408	0,50
Plön	76.311	0,56	77.198	0,57	68.454	0,51
Rendsburg-Eckernförde	164.189	0,60	165.857	0,61	146.267	0,54
Schleswig-Flensburg	119.403	0,60	120.718	0,61	106.041	0,53
Segeberg	159.114	0,62	160.152	0,62	142.126	0,55
Steinburg	78.191	0,57	78.934	0,58	69.479	0,52
Stormarn	138.290	0,62	139.541	0,62	126.650	0,56
Schleswig-Holstein <sup>1</sup>	1.606.540	0,57	1.620.182	0,57	1.427.595	0,50
Deutschland	40.659.500	0,49	41.019.700	0,50	41.183.594	0,50

QUELLE: FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN: STATISTIKAMT NORD; FÜR DEUTSCHLAND: STATISTISCHES BUNDESAMT (DABEI IST DER PKW-BESTAND AM 1.1. EINES JAHRES FESTGESTELLT WORDEN, WÄHREND SICH FÜR DIE DICHTEBERECHNUNG DER BEVÖLKERUNGSSTAND AUF DEN 31.12. DES VORJAHRES BEZIEHT)



## **02** Öffentlicher Verkehr in Schleswig-Holstein

# Bahnlinien in Schleswig-Holstein Fernverkehrsangebot 2008

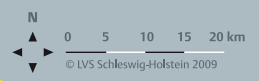
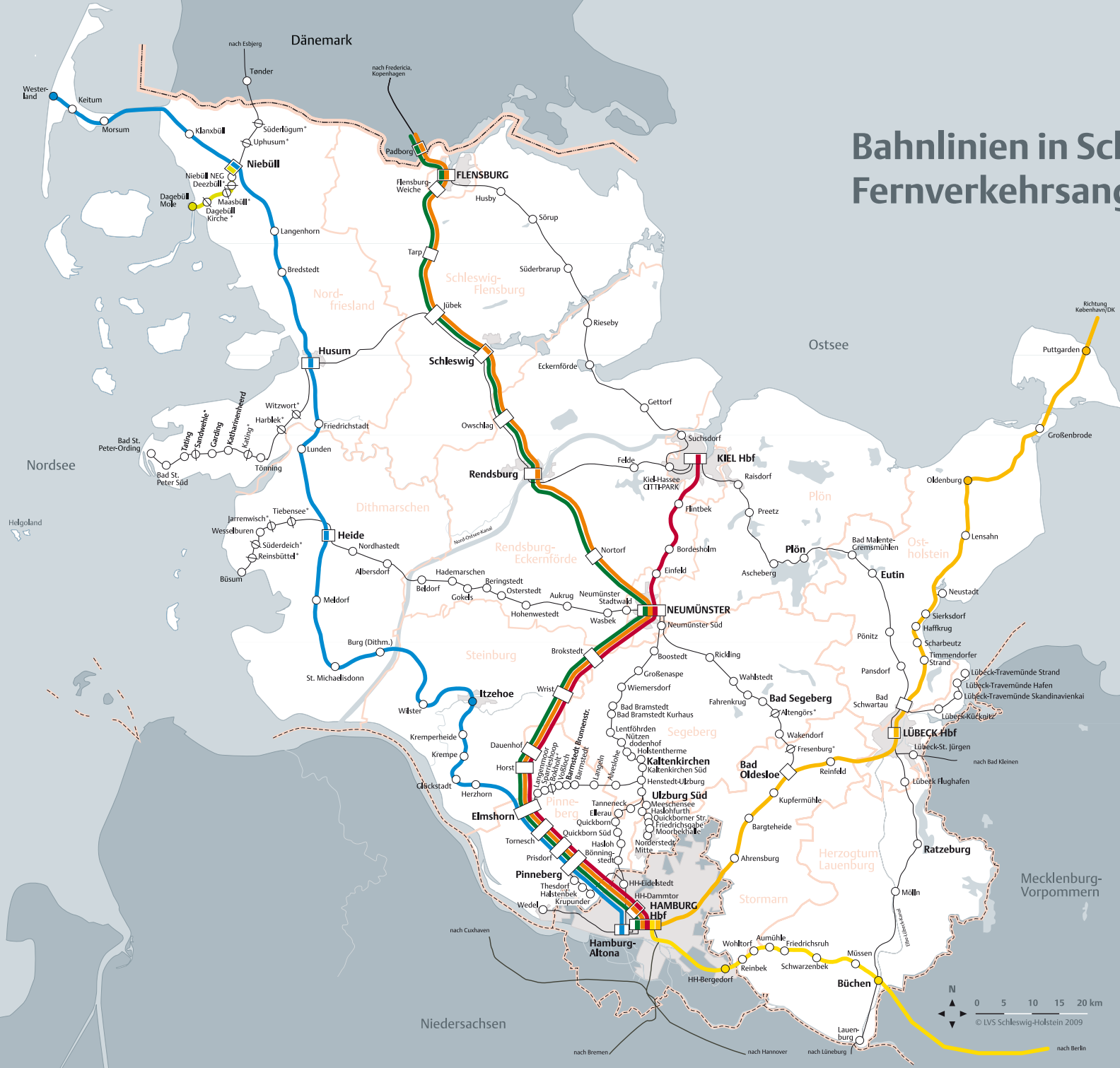
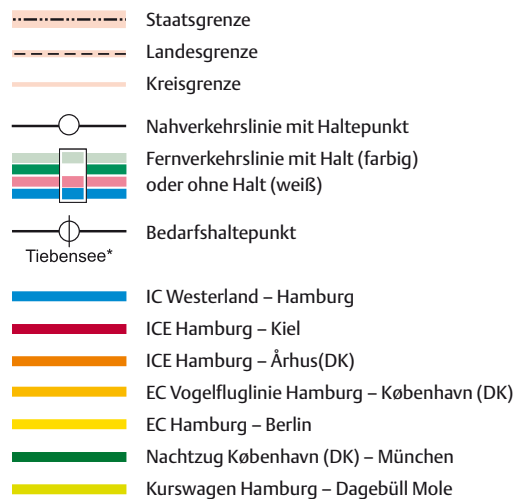




ABB 01

## Bahnlinien in Schleswig-Holstein Fernverkehrsangebot 2008



## 2.1

### Schienerpersonenfernverkehr

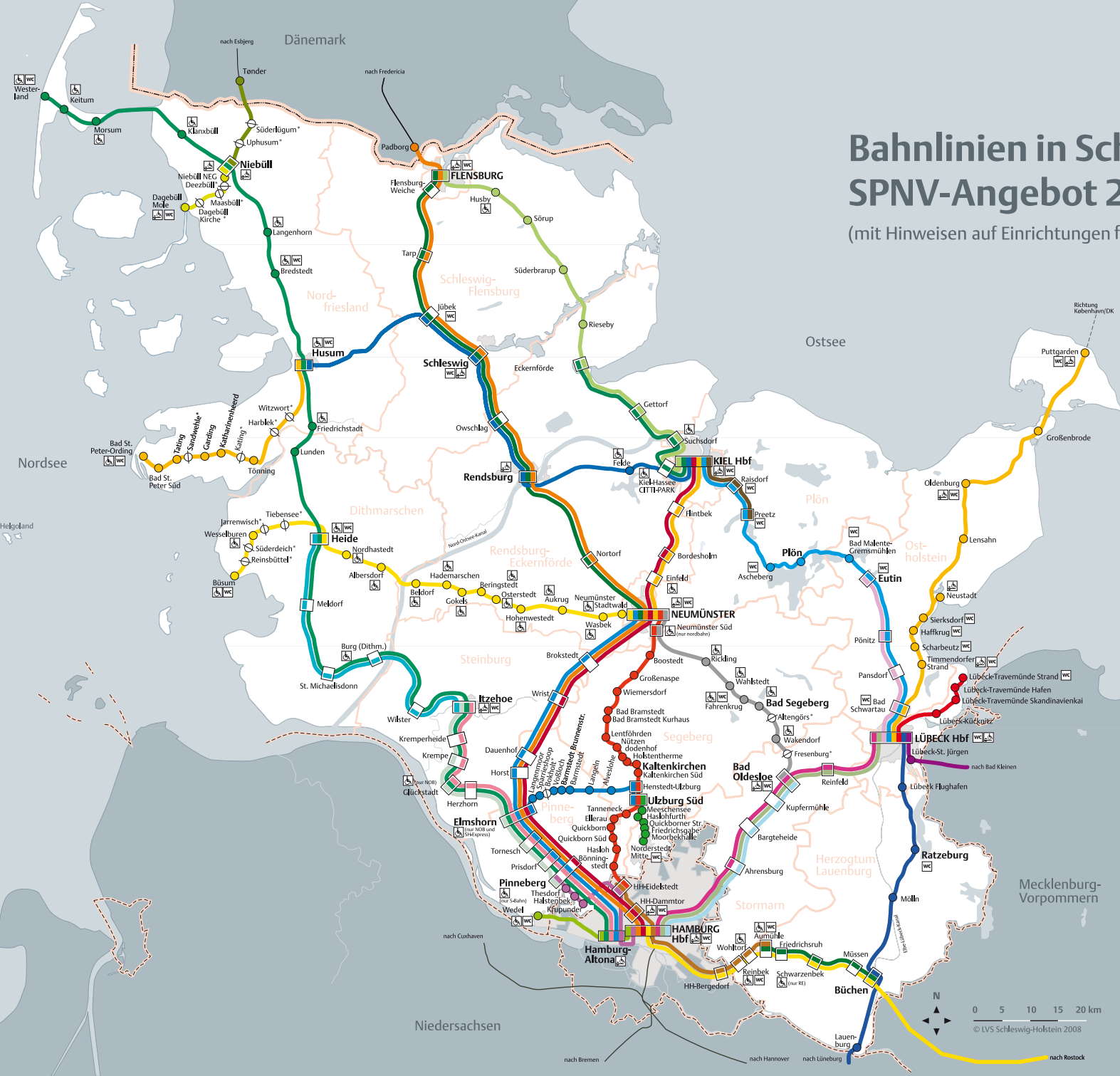
Der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG erbrachte landesweit etwa 1,9 Millionen Zugkilometer.

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

Die zwei saisonalen Autoreisezugpaare Kornwestheim – Westerland sind weggefallen.

# Bahnlinien in Schleswig-Holstein SPNV-Angebot 2008

(mit Hinweisen auf Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Reisende)











© LVS Schleswig-Holstein 2008

ABB 02

## Bahnlinsen in Schleswig-Holstein, SPNV-Angebot 2008

WESTKÜSTE	Westerland – Hamburg-Altona	(NOB)
	Niebüll – Tønder/DK	(NOB)
	Niebüll – Dagebüll Mole	(neg)
	Husum – Bad St. Peter-Ording	(NOB)
	Heide – Itzehoe	(NOB)
	Itzehoe – Hamburg-Altona	(DB Regio)
	Itzehoe – Pinneberg	(DB Regio)
	Pinneberg – Hamburg-Neugraben (S 3)	(S-Bahn Hamburg)
Wedel – Hamburg-Poppenbüttel (S 1)	(S-Bahn Hamburg)	
.....		
MITTE	Padborg/DK – Flensburg – Hamburg Hbf	(DB Regio)
	Flensburg – Neumünster	(DB Regio)
	Neumünster – Hamburg-Altona	(DB Regio)
	Flensburg – Kiel Hbf	(DB Regio)
	Eckernförde – Kiel Hbf	(DB Regio, ab 1.4.09 NOB)
	Kiel Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
	Kiel Hbf – Neumünster	(DB Regio/NOB, ab 1.4.09 DB Regio)
	Kiel – Husum	(NOB)
	Neumünster – Bad Oldesloe	(nordbahn)
	Neumünster – Büsum	(SHB)
	Neumünster – Hamburg-Eidelstedt (A 1)	(AKN)
	Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte (A 2)	(AKN)
	Ulzburg Süd – Elmshorn (A 3)	(AKN)
.....		
OSTKÜSTE	Kiel Hbf – Lübeck Hbf	(DB Regio)
	Kiel Hbf – Preetz	(DB Regio)
	Eutin – Lübeck Hbf	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Puttgarden	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strand	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Bad Kleinen	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Hamburg Hbf	(DB Regio)
	Bad Oldesloe – Hamburg Hbf	(DB Regio)
	Lübeck Hbf – Lüneburg	(DB Regio)
	Hamburg Hbf – Schwerin – Rostock	(DB Regio)
	Aumühle – Hamburg-Elbgaustraße (S 21)	(S-Bahn Hamburg)
	Aumühle – Büchen	(DB Regio)

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

QUELLE: LVS 2009

## 2.2

## Schienenpersonennahverkehr

Im Jahr 2008 erbrachten sechs Expresslinien, 22 Regionalbahnen und drei S-Bahn-Linien eine Leistung von etwa 23,6 Millionen Zugkilometer, in der Regel von morgens 5 Uhr bis Mitternacht. Die meisten SPNV-Linien boten einen Stundentakt und auf einigen Strecken ein Schnell-Langsam-Konzept mit einer schnellen Expresslinie und einer langsameren Regionalbahn an.

# Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein 2009



## ABB 03

Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein,  
SPNV-Angebot 2009

## 2.3

## Busverkehr

Im gesamten Busverkehr wurden ca. 90 Millionen Fahrplankilometer angeboten. Schnelle und direkte Überlandverbindungen zwischen größeren Städten bestanden auf folgenden Linien:

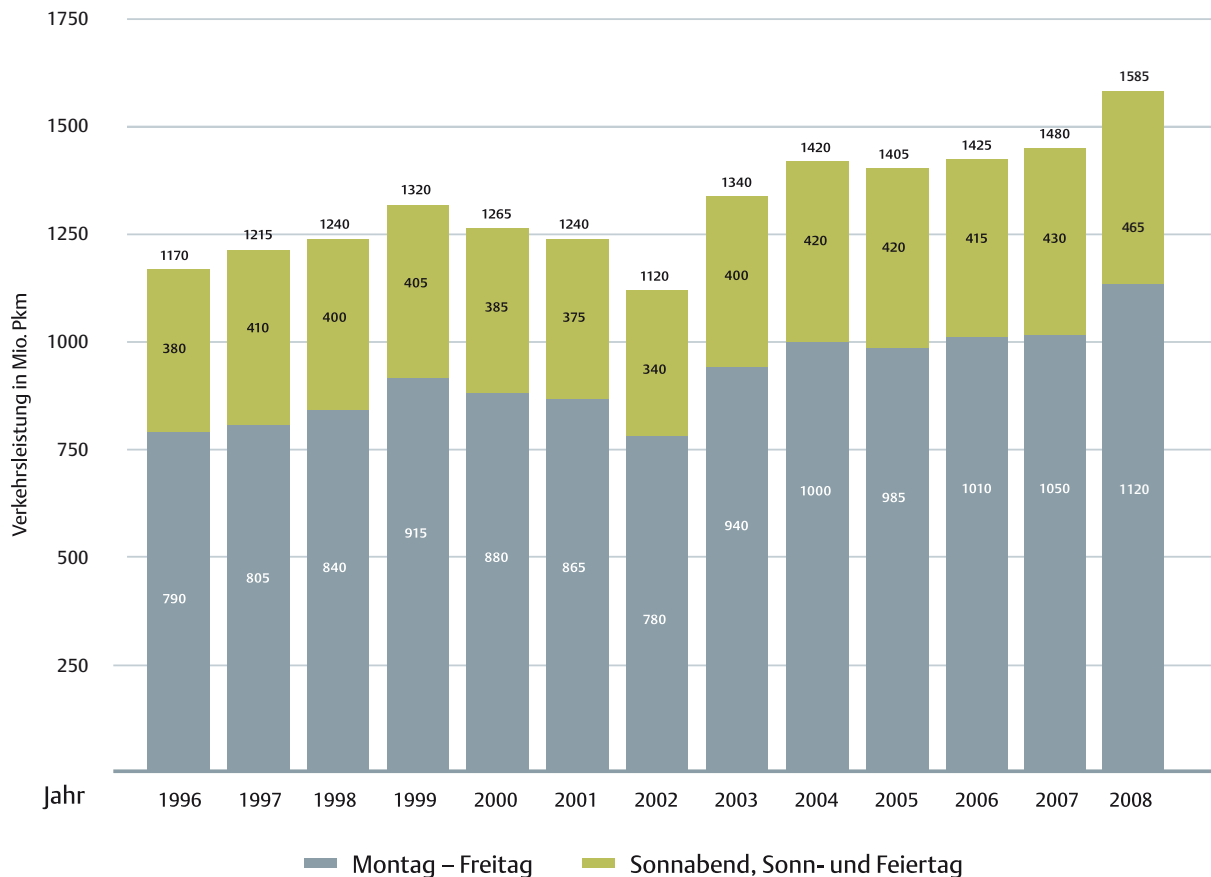
TAB 07

## Übersicht bestehender Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein

Strecke	Unternehmen	Fahrzeit	Takt
Niebüll – Flensburg	Autokraft	56 Minuten	1 h
Husum – Flensburg (– Sønderborg/DK)	Autokraft	60 Minuten	2 h; in HVZ verdichtet
Flensburg – Kappeln	Autokraft	65 Minuten	1 h
Rendsburg – Eckernförde	Autokraft	37 Minuten	1 h
Bad Segeberg – Lübeck	Autokraft	39 Minuten	1 h
Brunsbüttel – Glückstadt	NOB	45 Minuten	2 h
Ratzeburg – Hamburg-Wandsbek	Dahmetal	60 Minuten	2 h; in HVZ verdichtet
Lauenburg – Hamburg	VHH-PVG	80 Minuten	1 h; in HVZ verdichtet
Kiel – Jevenstedt	Autokraft / NOB	58 Minuten	keine Vertaktung, 5 Fahrtenpaare

QUELLE: LVS 2009

Entwicklung der jährlichen Verkehrsnachfrage im SPNV (absolut in Pkm) zwischen 1996 und 2007 (ohne Gleichstrom-S-Bahn Hamburg)



QUELLE: ITP 2009, DARSTELLUNG LVS

## Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr

### 2.4.1 Verkehrsleistung

Das Jahr 2008 war hinsichtlich der Entwicklung der Personenkilometer ein sehr erfolgreiches Jahr. Die Verkehrsleistung in Schleswig-Holstein stieg gegenüber dem Vorjahr um über 7 % auf 1,585 Milliarden Personenkilometer. Eventuell haben sich die hohen Benzinpreise in dem Jahr positiv für den SPNV bemerkbar gemacht. Ob sich dieses hohe Niveau der Personenkilometer halten lässt oder ob sinkende Benzinpreise wieder zu einem stärkeren Abwandern vom SPNV zum Autoverkehr führen werden, wird frühestens das Jahr 2009 zeigen.

Dem Rückgang der Verkehrsleistung im Jahr 2002 lagen keine Tarif- und Angebotsveränderungen in Schleswig-Holstein zugrunde, die den Rückgang in diesem Umfang begründen. Vermutlich haben äußere Faktoren für den Rückgang eine Rolle gespielt, der übrigens auch bundesweit zu verzeichnen war, wenn auch moderater. Als solche Faktoren können z. B. die Preiserhöhung des Schönes-Wochenende-Tickets, der Rückgang im Fernverkehr und somit von Zubringerverkehren sowie der schlechte Sommer genannt werden. Mehr als ausgeglichen wurde der Rückgang dann 2003 mit mehreren Angebots- und Tarifmaßnahmen (Einführung ITF, Reaktivierung Neumünster – Bad Segeberg, Eröffnung neuer Stationen, Angebotsverdichtungen, Ersatz von IR- durch Nahverkehrszüge, Einführung SH-Tarif sowie Ausweitung HVV).

In Deutschland wurden im Jahr 2007 im gesamten Eisenbahnpersonenverkehr über 43 Milliarden Personenkilometer erbracht (VDV-Statistik 2007).

ABB 05  
Verkehrsnachfrage im SPNV 2008  
(ohne Gleichstrom-S-Bahn HH)

QUELLE: ITP 2009, DARSTELLUNG LVS

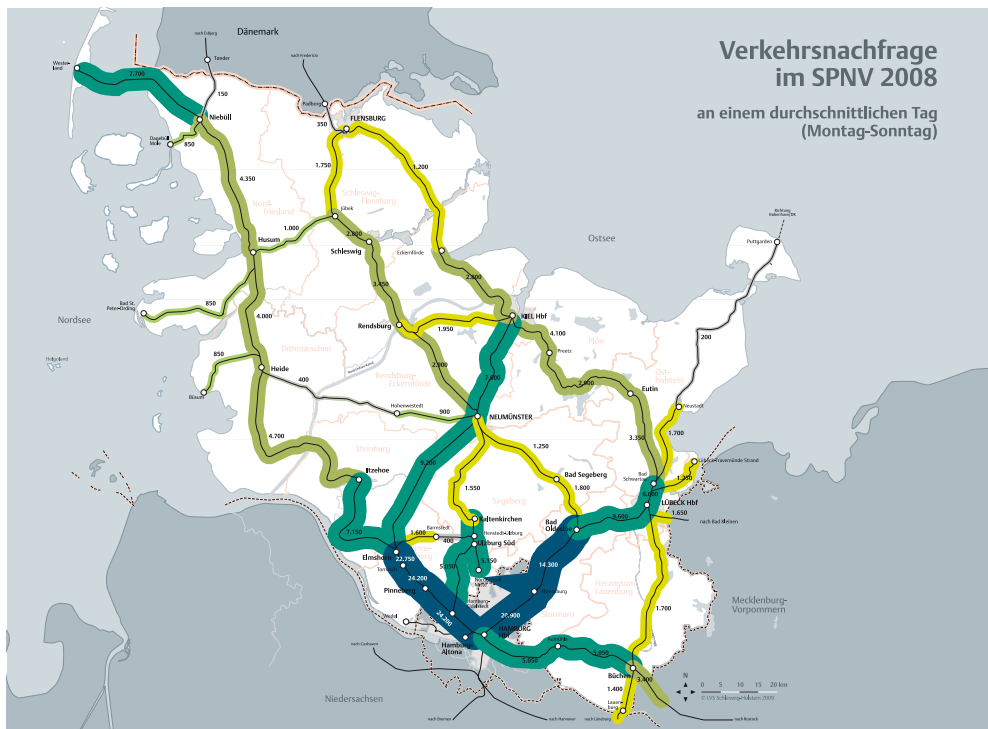
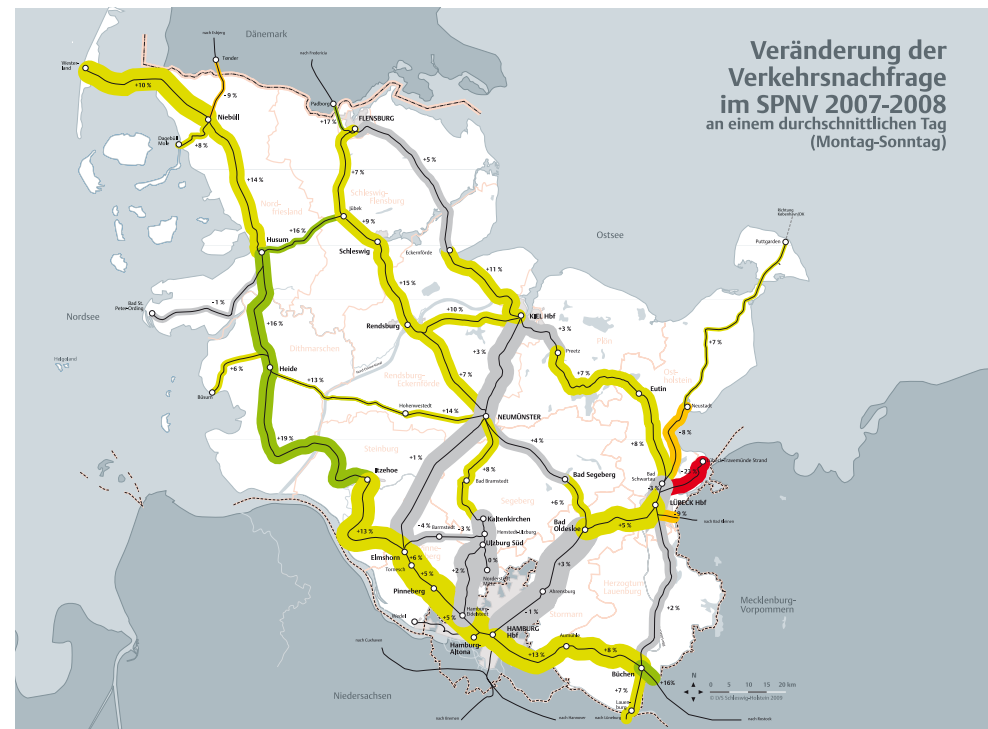
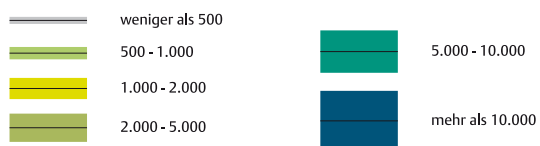


ABB 06  
Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2008 zu 2007  
(ohne Gleichstrom-S-Bahn HH)

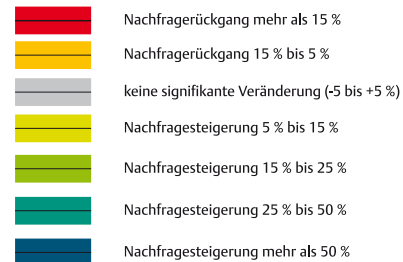
QUELLE: ITP 2009, DARSTELLUNG LVS



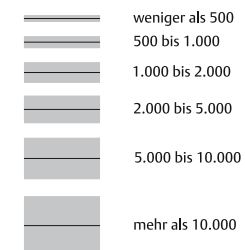
Anzahl Personenfahrten pro Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung)



Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2007-2008



Anzahl Personenfahrten im Jahr 2008 (Summe aus Richtung und Gegenrichtung)



Ein- und Aussteiger im SPNV 2008  
(ohne S-Bahn Hamburg)

**2.4.2 Fahrgäste**

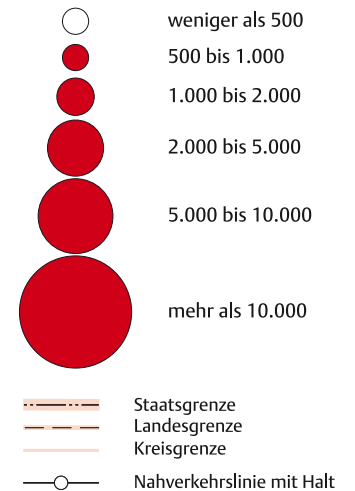
Im Jahr 2008 wurden jährlich 47,3 Millionen Fahrten mit Zügen des SPNV in Schleswig-Holstein durchgeführt (ohne S-Bahn). Sehr hoch waren die Ein- und Aussteigerzahlen an den Hauptbahnhöfen, an den Bahnhöfen der kreisfreien Städte und an den Bahnhöfen Westerland und Elmshorn.

Auf den Linien von Kiel und Lübeck nach Hamburg fuhren die meisten Fahrgäste. Insbesondere auf den Abschnitten Elmshorn – Hamburg und Bad Oldesloe – Hamburg wurden an einem durchschnittlichen Tag jeweils über 20.000 Reisende gezählt. Aber auch der Abschnitt Niebüll – Westerland war mit über 7.000 Fahrgästen stark nachgefragt.

Die geringste Nachfrage mit weniger als 500 Fahrgästen je Tag hatten die Linien, die nur im 2-Stunden-Takt bedient wurden (Hohenwestedt – Heide, Neustadt – Puttgarden und Niebüll – Tondern).

Gegenüber dem Jahr 2007 hatte sich 2008 die Zahl der Personenfahrten an einem durchschnittlichen Tag auf vielen Strecken in Schleswig-Holstein signifikant erhöht. So kam es insbesondere auf der Marschbahn zu Steigerungen von bis zu knapp 20 % (Abschnitt Itzehoe – Husum). Zuwächse von über 10 % waren unter anderem auf den Abschnitten Kiel – Husum, Hamburg – Aumühle sowie Neumünster – Heide zu verzeichnen. Die Steigerung auf dem Abschnitt Kiel – Eckernförde in Höhe von 11 % kann auf die ganztägigen Taktverdichtungen sowie den neuen Haltepunkt Kiel-Hassee CITTI-Park zurückgeführt werden.

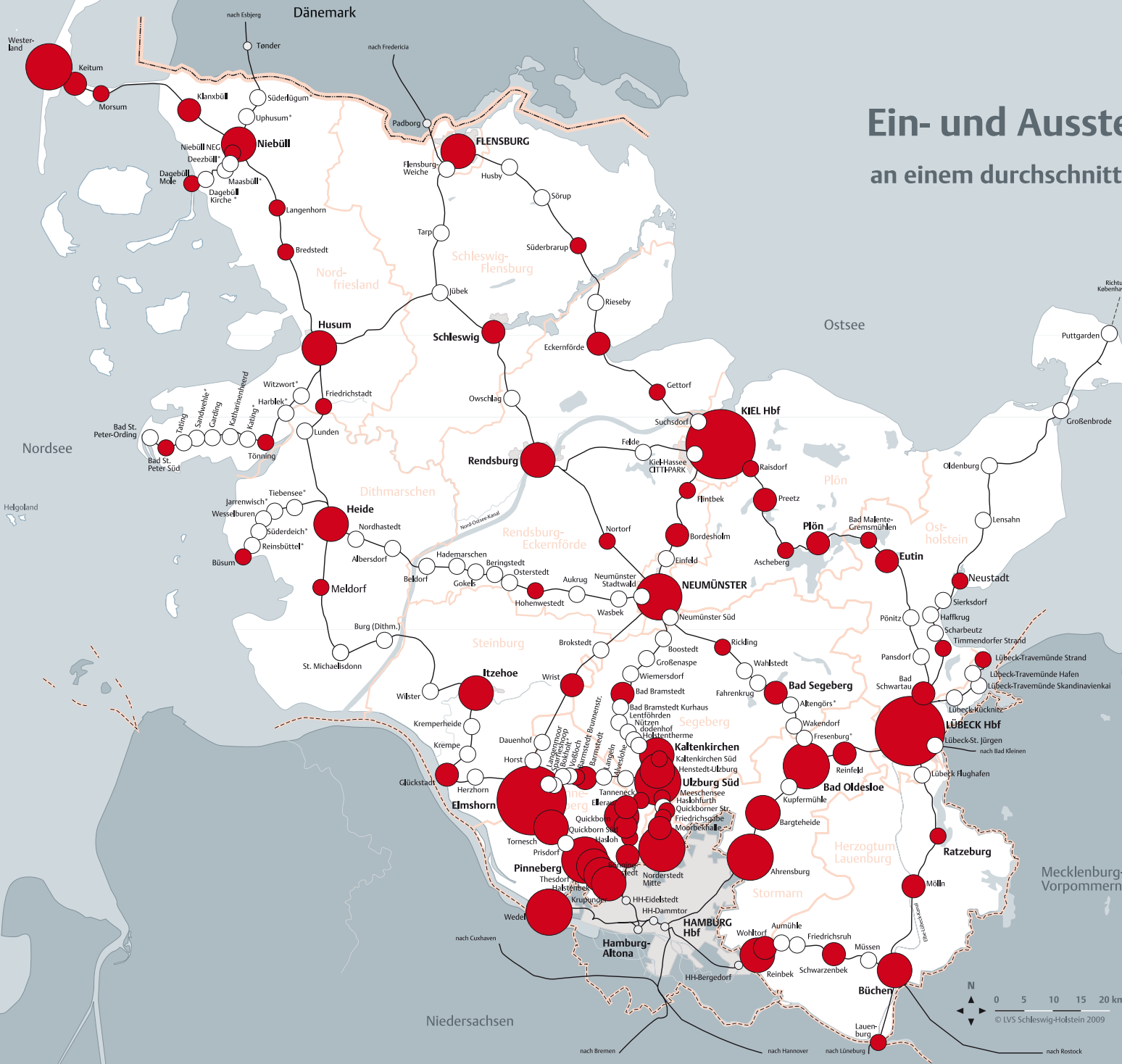
Nennenswerte Rückgänge in der Zahl der Personenfahrten gab es 2008 auf den Strecken nördlich von Lübeck. So wurden auf dem Abschnitt Lübeck – Neustadt 8 %, auf der Strecke Lübeck – Travemünde 23 % weniger Fahrten durchgeführt. Auf dem letztgenannten Abschnitt dürften die Bauarbeiten zur Elektrifizierung einen großen Beitrag zum Rückgang geleistet haben.



QUELLE: ITP 2009, S-BAHN HAMBURG 2008, DARSTELLUNG LVS

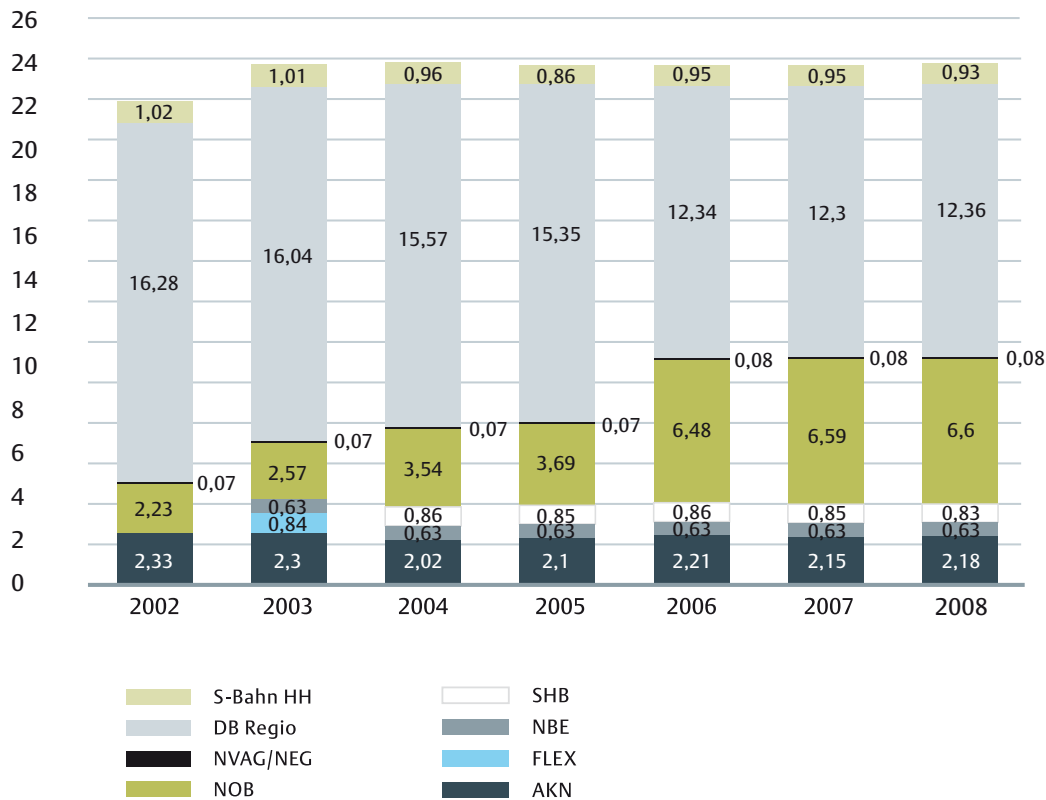


# Ein- und Aussteiger im SPNV 2008 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)



Entwicklung der Fahrleistung in Schleswig-Holstein

Zugkm in Mio.



2.4.3 Zugkilometer

Die Zahl der jährlichen Zugkilometer hat sich seit 2003 bei knapp 24 Millionen eingependelt.

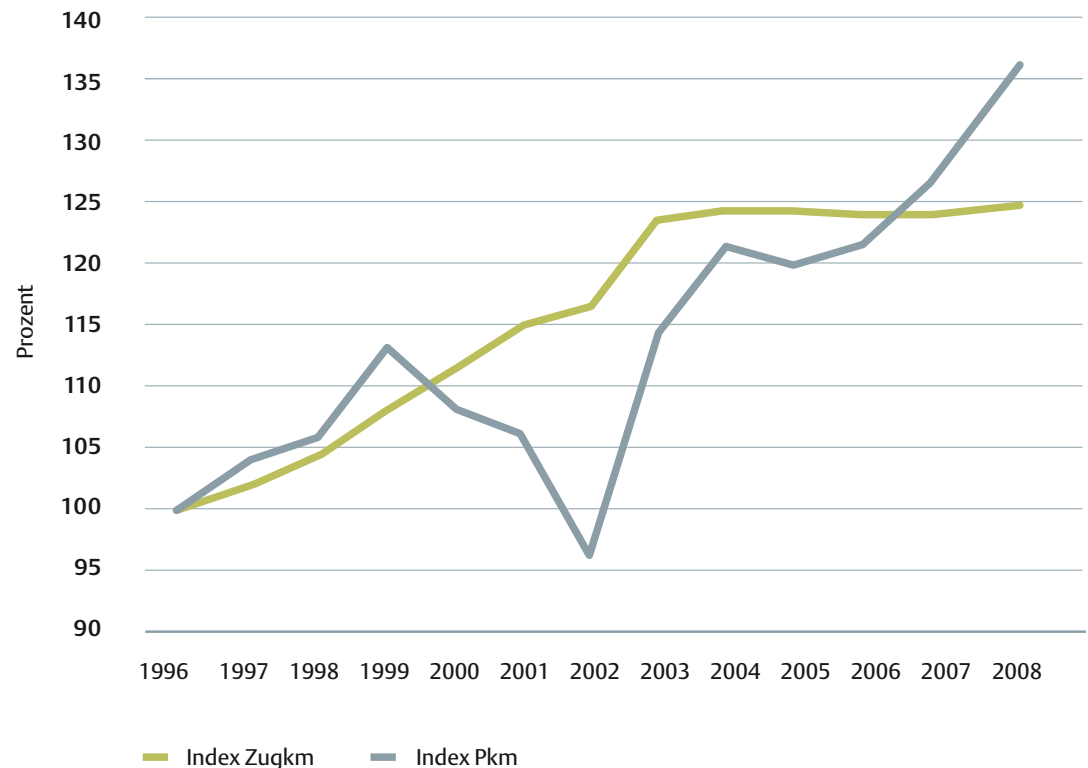
Mit über 50 % hatte die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein den höchsten Anteil im SPNV. Die Nord-Ostsee-Bahn konnte ihren Anteil durch die Übernahme des SPNV-Betriebs der Linie Westerland – Hamburg auf 28 % vergrößern.

In Schleswig-Holstein vergrößerte sich die Zahl der jährlichen Zugkilometer von 1996 bis 2008 um über 24 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich in diesem Zeitraum wie oben schon dargestellt um 35 %. Bei dem Vergleich ist zu beachten, dass in der Kurve der Personenkilometer keine Nachfragewerte der S-Bahn Hamburg enthalten sind.

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

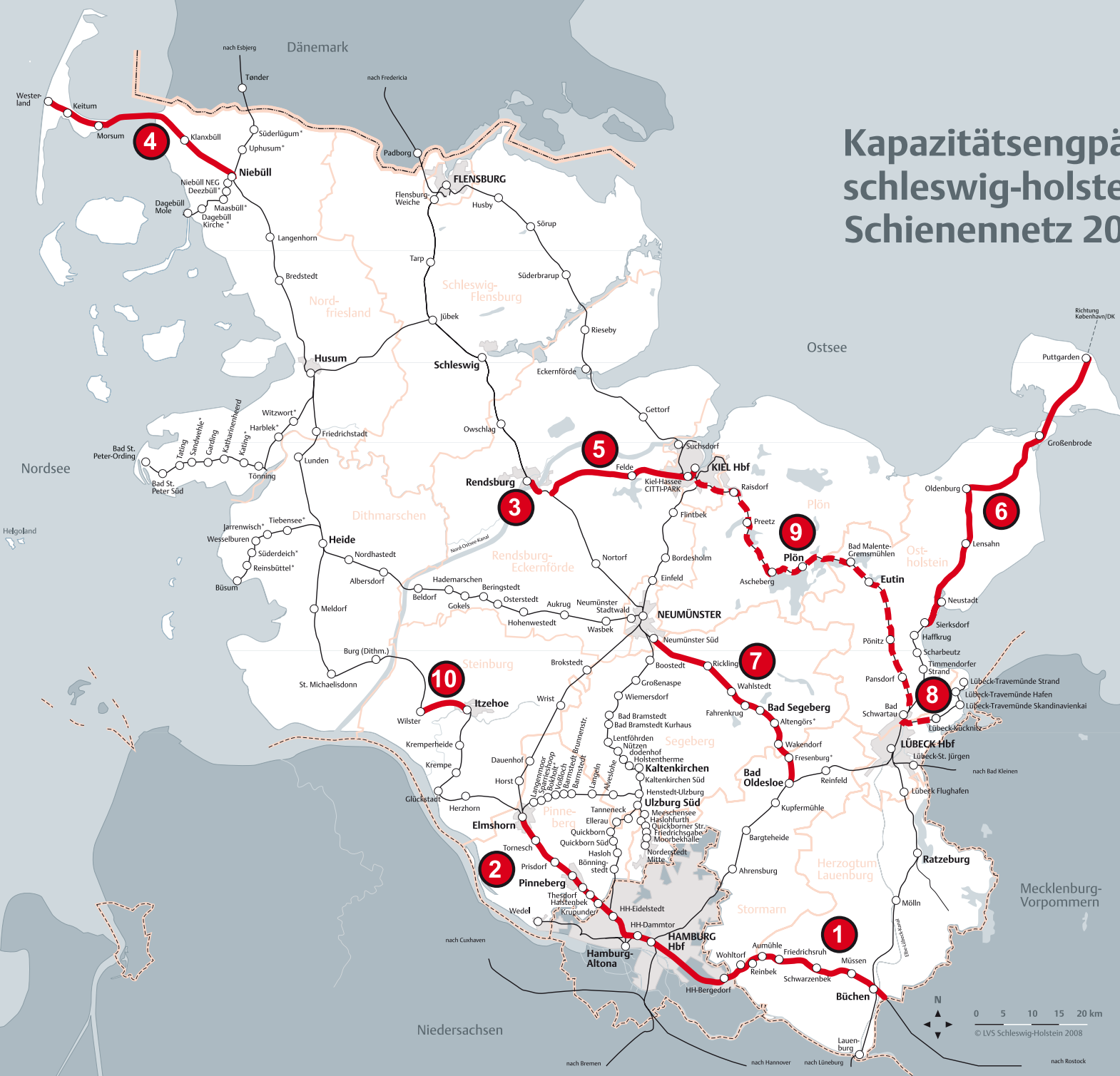
ABB 09

## Entwicklung der Personen- und Zugkilometer in Schleswig-Holstein



QUELLE: LVS 2009

# Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008



0 5 10 15 20 km  
© LVS Schleswig-Holstein 2008

ABB 10

## Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008

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

### 2.4.4 Infrastruktur

Das im SPNV befahrene Streckennetz in Schleswig-Holstein hat eine Länge von 1.170 km, davon sind 493 km (42,1 %) zweigleisig, 274 km (23,4 %) mit Wechselstrom und 14 km (1,2 %) mit Gleichstrom elektrifiziert. Die DB AG hat die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg 2008 abgeschlossen. Die Brücke Hochdonn ist seit 2008 wieder ohne Einschränkungen befahrbar.

Abbildung 10 zeigt ausgewählte Kapazitätsengpässe im Schienennetz Schleswig-Holsteins im Jahr 2008.

#### 2.4.5 Realisierte Maßnahmen an Bahnstationen

Die folgenden Baumaßnahmen wurden an den Stationen in Schleswig-Holstein 2008 umgesetzt:

TAB 08 Umgesetzte Baumaßnahmen 2008

Bahnhof	Maßnahme	Maßnahmenträger
Kiel-Hassee CITTI-PARK	Inbetriebnahme Aufzüge, Einrichtung Infodisplay	DB Station&Service AG
Rieseby	neuer Fahrgastunterstand	DB Station&Service AG
Friedrichstadt	Teilaufhöhung der Bahnsteige zur Sicherstellung barrierefreier Einstieg, neue Fahrgastunterstände	DB Station&Service AG
Schleswig	neue Sitzgelegenheiten und Unterstände, optische Auffrischung für Landesgartenschau, Erneuerung Wegeleitsystem	DB Station&Service AG
Tating	neuer Fahrgastunterstand	DB Station&Service AG
Bad St. Peter Süd	Neubau der Zufahrt und des Bahnhofsvorplatzes	Gemeinde Bad St. Peter-Ording
Bordesholm	Sanierung Empfangsgebäude, neue behindertengerechte Toilettenanlage	Gemeinde Bordesholm
Elmshorn	Einbau eines Aufzuges zur Herstellung der Barrierefreiheit, Schaffung neuer Zugang Bauerweg	DB Station&Service AG
Deezbüll, Maasbüll, Dagebüll Kirche, Uphusum, Süderlügum	Installation von Haltewunschtasten (die Stationen sind Bedarfshalte)	neg Niebüll
Bad Schwartau	Sanierung des Ladestraße für die Anbindung des Bahnhofes mit Bussen, Schaffung von P+R-Plätzen	Stadt Bad Schwartau
Kaltenkirchen Süd	Erweiterung der P+R-Anlage	Stadt Kaltenkirchen
Plön	Sanierung des Empfangsgebäudes, Einrichtung Tourist-Info, Bistro, behindertengerechte Toilette	Stadt Plön
Lübeck	Modernisierung Verkehrsstation einschließlich Aufzugseinbau	DB Station&Service AG
Lübeck Flughafen	Neubau SPMV-Station	DB Station&Service AG
Ratzeburg	Neubau eines Außenbahnsteiges und Wiederinbetriebnahme der Kreuzungsmöglichkeit	DB Station&Service AG
Oldenburg	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreie Zuwegung	DB Station&Service AG
Puttgarden	Bahnsteigaufhöhung, Modernisierung des Bahnsteigdaches	DB Station&Service AG
Kupfermühle	Verbesserung des Zugangs, Pflasterung Teilbereich Bahnsteig	DB Station&Service AG
Büchen	Installation einer neuen FIA-Anlage (LCD-Displays)	DB Station&Service AG

QUELLE: LVS 2009

## 2.3

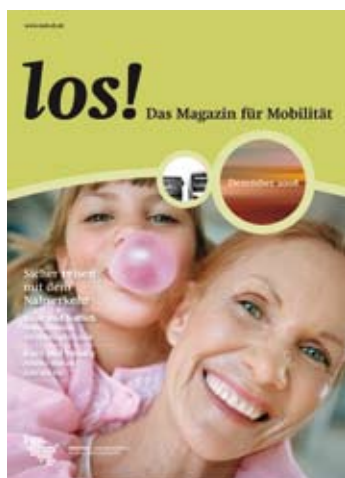
## Verkehrswirtschaft

## 2.3.1 Marketing

Neben der laufenden Systemwerbung zum Schleswig-Holstein-Tarif, zum Image des Nahverkehrs und zu Fahrplänen, wurden 2008 u. a. eine neue Ausgabe vom Sömmermagazin herausgegeben, das neu installierte Handyticket beworben sowie das Mobilitätsmagazin los! entwickelt.



Magazine „Sömmer“ und „los“



TAB 09

## Umsatzentwicklung im SH-Tarif

## 2.5.2 SH-Tarif

Im April 2005 wurde der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif für Bahn und Bus) eingeführt. Dieses landesweite Tarifsystem gilt bei allen Bussen und Bahnen des Landes und nach Hamburg hinein. Zwischen dem Kreis Schleswig-Flensburg und Flensburg gilt der Verkehrsgemeinschaftstarif und in der Tarifgemeinschaft Lübeck der TGL-Tarif.

Ein direkter Vergleich der Umsätze der Jahre 2005 und 2006 kann nicht erfolgen, da der SH-Tarif im Jahr 2005 nur neun Monate galt. Um dennoch Tendenzen feststellen zu können, wurde der Umsatz linear auf das komplette Jahr hochgerechnet. Jüngere Daten liegen derzeit leider noch nicht vor.

Fahrkartenart	Umsatz 2005*	Umsatz 2006	Veränderung zum Vorjahr in %
Einzelfahrt	35.864.230	34.731.360	-3,2
Einzelfahrt BahnCard	7.593.310	8.179.470	7,7
Einzelfahrt Schleswig-Holstein-Card	885.100	1.394.740	57,6
Tageskarten	4.776.070	4.760.990	-0,3
Kleingruppenkarten	6.713.170	4.664.920	-30,5
Mehrfahrtenkarten	4.349.000	4.291.450	-1,3
Wochen- und Monatskarten	13.452.520	14.390.490	7,0
Schülerwochen- und Monatskarten	12.733.990	17.393.810	36,6
Abokarten	12.503.240	14.412.690	15,3
Schüler-Abokarten	3.079.070	3.856.290	25,2
Sonstige (2006 mit Gruppenkarten)	1.280.210	2.215.880	73,1
Summe	103.229.910	110.291.820	6,8

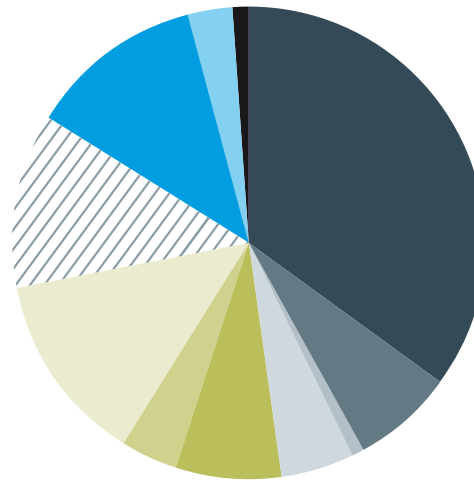
\*hochgerechnet aus neun Monaten

QUELLE: NSH 2009, DARSTELLUNG LVS



ABB 11

## Umsatzanteile SH-Tarif 2005














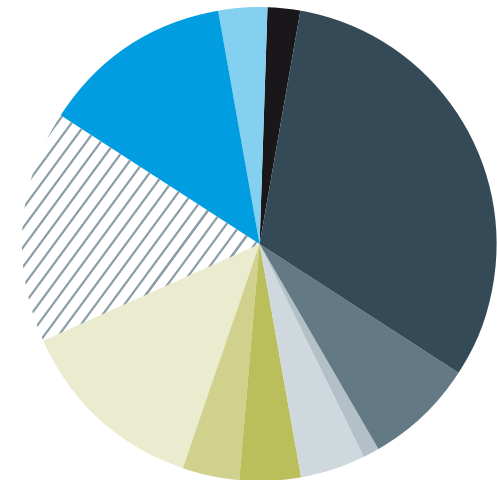











	35 % Einzelahrt
	7 % Einzelahrt BahnCard
	1 % Einzelahrt SH-Card
	5 % Tageskarten
	7 % Kleingruppenkarten
	4 % Mehrfahrtenkarten
	13 % Wochen- und Monatskarten
	12 % Schülerwochen- und Monatskarten
	12 % Abokarten
	3 % Schüler-Abokarten
	1 % Sonstige

ABB 12

## Umsatzanteile SH-Tarif 2006



	31,5 % Einzelahrt
	7,4 % Einzelahrt BahnCard
	1,3 % Einzelahrt SH-Card
	4,3 % Tageskarten
	4,2 % Kleingruppenkarten
	3,9 % Mehrfahrtenkarten
	13 % Wochen- und Monatskarten
	15,8 % Schülerwochen- und Monatskarten
	13,1 % Abokarten
	3,5 % Schüler-Abokarten
	2 % Sonstige

In den einzelnen Sortimenten fanden Verschiebungen statt. Der Umsatz der Einzelfahrkarte mit SH-Card-Rabatt (Einzelfahrt SHC) hat deutlich zugenommen. Zum einen haben alle Fahrgäste mit einer persönlichen Abokarte die SH-Card kostenlos bekommen und damit Fahrten unternommen, zum anderen ist die Bekanntheit auch durch Veröffentlichungen und gezielte Verweise der Hotline gestiegen.

Der Umsatz der Kleingruppenkarte ist zurückgegangen. Dies ist vor allem auf die starke Konkurrenz des relationslosen und für längere Strecken günstigeren Ländertickets der Deutschen Bahn (Schleswig-Holstein-Ticket) zurückzuführen. Durch massive Werbeaktionen der Deutschen Bahn wurde das Schleswig-Holstein-Ticket einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht.

Ansonsten hielt auch in Schleswig-Holstein der allgemeine Trend zum Wechsel auf das Abo an. Das galt sowohl für die Erwachsenen- als auch für die Schülerzeitkarten.

QUELLE: NSH 2009, DARSTELLUNG LVS

2008 wurden im SH-Tarif folgende Projekte umgesetzt bzw. geprüft:

- Seit April 2008 kann auf der Strecke Hamburg – Westerland über das Handy ein Ticket gekauft werden.
- Die Kleingruppenkarte „Grenzkieperticket“ kann von bis zu fünf Personen bis nach Esbjerg genutzt werden.
- In Dithmarschen wurde die dritte Stufe des SH-Tarifbes eingeführt.
- Die Vorbereitungen für die Einführung der dritten Stufe des SH-Tarifbes wurden für die Kreise Steinburg und Nordfriesland beendet. 2009 werden diese Kreise den Tarif vollständig anwenden.
- Die Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte in Schleswig-Holstein wurde hinsichtlich ihres Potenzials von einem Gutachter untersucht. Danach würden vermutlich Mehrkosten in Höhe von 900.000 Euro entstehen. Finanzierungsmöglichkeiten werden derzeit noch von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geprüft.

### 2.5.3 Verkehrsverträge 2008

Folgende Teilnetze bilden das Gesamtnetz in Schleswig-Holstein:

---

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

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

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

---

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

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

**Optionen:** Flügelungsmöglichkeit in Neumünster

---

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

**Linien:** Westerland – Hamburg

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

---

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

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

**Optionen:** Fertigstellung feste Beltquerung

---

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

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

Folgende Linien werden durch Nachbaraufgabenträger betreut:

---

#### Hamburg – Büchen – Schwerin mit 0,2 Mio. Zugkm/Jahr

Betriebsaufnahme 2017

---

#### Lübeck – Bad Kleinen mit 0,1 Mio. Zugkm/Jahr

Betriebsaufnahme 2011

---

#### Niebüll – Tondern mit 0,1 Mio. Zugkm/Jahr,

Betriebsaufnahme 2011

---

#### S-Bahn Hamburg – Wedel / Aumühle / Pinneberg

mit 0,9 Mio. Zugkm

Betriebsaufnahme 2017

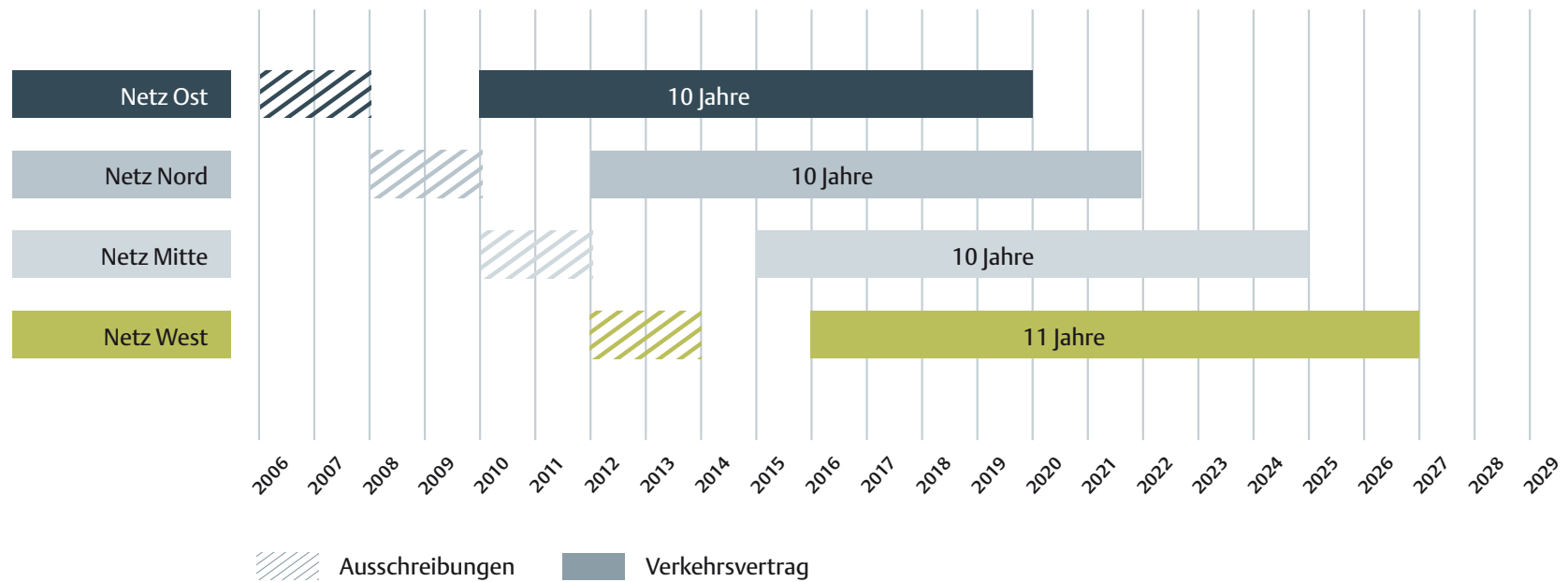
---

### 2.5.4 Ausschreibungsfahrplan / Ausschreibungsstand

Das Netz Nord wurde Anfang 2009 ausgeschrieben. Der Auftrag soll noch im Laufe dieses Jahres vergeben werden.

ABB 13

Wettbewerbskonzept 2006–2028



QUELLE: LVS 2009

TAB 10

## Entwicklung Trassenpreise in Schleswig-Holstein 2007-2008

**2.5.5 Trassenpreise der DB in Schleswig-Holstein**

Die Trassenpreise sind 2008 insgesamt um knapp drei Millionen Euro gestiegen, während sich die Zugkilometerzahl nur geringfügig erhöht hat. Der Trassenpreis je Zugkilometer stieg um etwa drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die höchsten Trassenpreise innerhalb Schleswig-Holsteins mussten für die Netze West, Ost und Mitte bezahlt werden.

Netz	2007			2008*		
	Trassenpreis (in Euro)	Zugkm	Trassenpreis / Zugkm (Euro)	Trassenpreis (in Euro)	Zugkm	Trassenpreis / Zugkm (Euro)
Nord	19.981.008	5.343.202	3,74	21.133.025	5.536.778	3,82
West	16.487.819	4.045.594	4,08	16.490.990	4.058.208	4,17
Ost	20.425.310	5.165.222	3,95	20.753.205	4.993.603	4,16
Mitte, Schleswig-Holstein- Express	20.626.263	5.057.235	4,08	21.321.710	5.107.607	4,17
Ostseeküste (Mecklenburg- Vorpommern)	1.594.508	240.390	6,63	1.858.835	273.438	6,8
Lübeck Hbf. – Landes- grenze (– Bad Kleinen)	412.303	117.315	3,51	423.256	117.669	3,60
S-Bahn	3.318.481	962.297	3,45	3.304.817	935.943	3,53
Gesamt ohne S-Bahn	79.527.211	19.968.958	3,98	82.431.021	20.087.303	4,10
Gesamt mit S-Bahn	82.845.692	20.931.255	3,96	85.735.838	21.023.246	4,08

\* vorläufige Berechnung

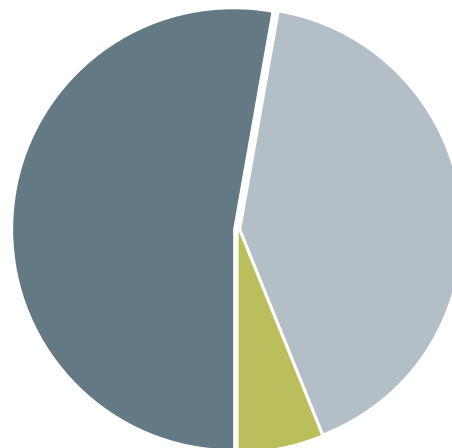
QUELLE: LVS 2009

ABB 14

## Finanzierung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein 2007

## 2.5.6 Finanzierung des ÖPNV

Der Nahverkehr wurde zu 44 % durch direkte Fahrgeldeinnahmen und zu 56 % durch öffentliche Mittel (Regionalisierungsmittel des Bundes, Investitionsmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Landesmittel, Mittel der Kreise und Städte und der Schulträger) finanziert. Dazu kamen Maßnahmen, die durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) oder dem GVFG finanziert wurden.



- 313 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln  
Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel,  
Landesmittel, Mittel der regionalen AT,  
FAG-Mittel
- 40 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln  
Schulträger
- 273 Mio. Euro von Fahrgästen

## Verwendung der öffentlichen Mittel:

**Busverkehr 163 Mio. Euro**

Ausgleichsleistungen, Finanzierung Angebot,  
Schülerverkehr, Investitionen, Querverbund

**Bahnverkehr 167 Mio. Euro**

Bestellerentgelt, Infrastrukturzahlungen

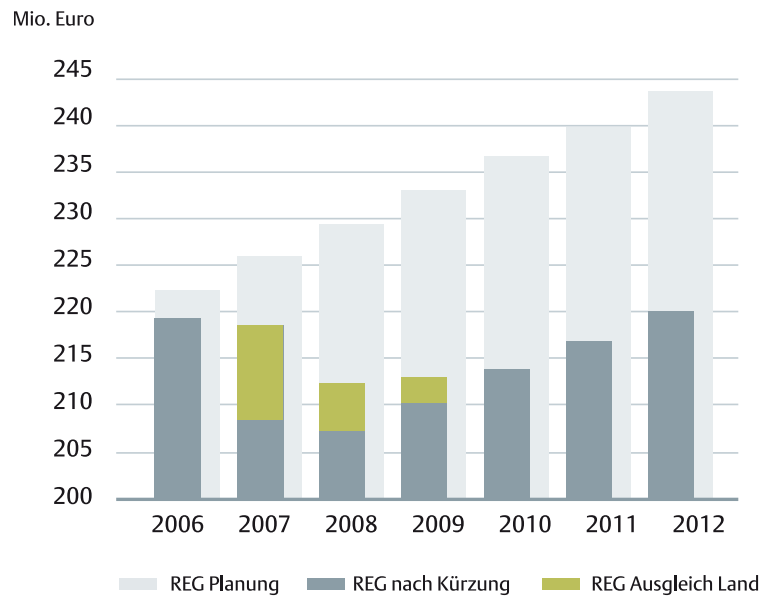
**Bus und Bahn 23 Mio. Euro**

Regiekosten, SH-Tarif, Investitionen Bahn-Bus

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

ABB 15

Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes



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

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

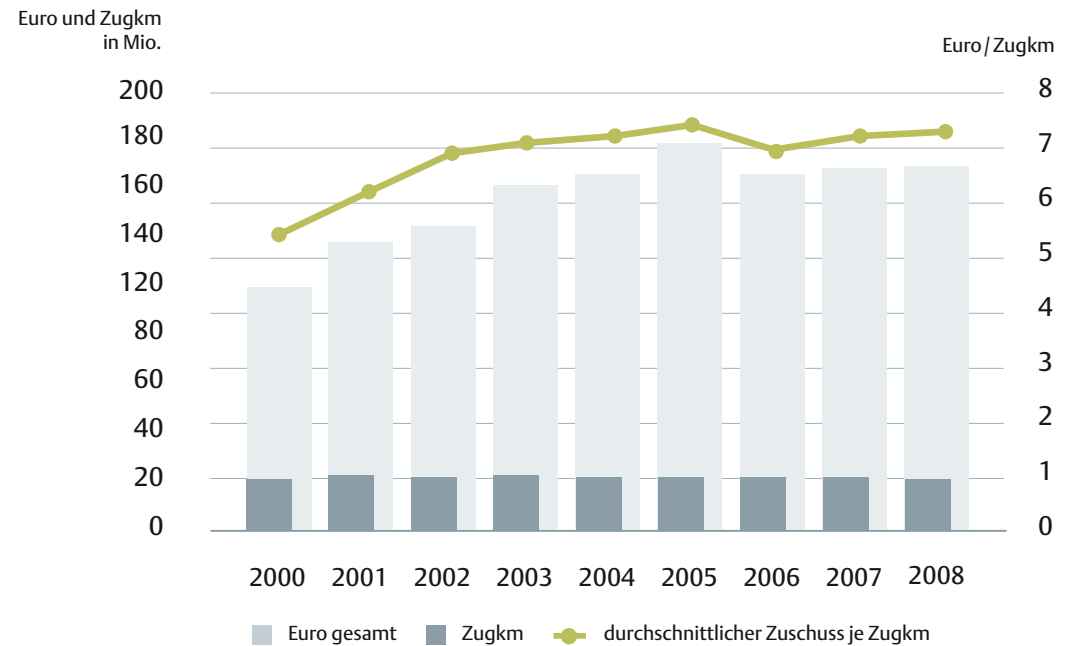
### 2.5.7 Umfang und Kosten im SPNV

Die Kosten für SPNV-Leistungen sind seit 2000 von knapp 120 Millionen Euro auf knapp 170 Millionen Euro gestiegen (+ 42 %), bei einem Anstieg der Zugkilometer im gleichen Zeitraum von 21 Millionen auf 23,56 Millionen (12 %). Der durchschnittliche Preis pro Zugkilometer stieg von 5,70 Euro auf 7,46 Euro (+ 30 %). Der Rückgang der Kosten im Jahr 2006 ist in erster Linie auf die Vergabe der SPNV-Leistungen an die Nord-Ostseebahn (Marschbahn) zurückzuführen. Im folgenden Jahr machte sich der generelle Preisanstieg erneut bemerkbar.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> 2002 wurde die Revision der Regionalisierungsmittel durch die Änderung des Regionalisierungsgesetzes umgesetzt. Hierdurch erhöhte sich die Zuweisung der Regionalisierungsmittel an Schleswig-Holstein. Diese Mittel wurden aber an die DB AG weitergereicht, da damit auch eine Erhöhung des landesweiten Zugkilometer-Satzes von 5,59 Euro auf 7,47 Euro einherging. Daher gab es mit der Gesetzesanpassung keine unmittelbare Änderung der finanziellen Spielräume.

ABB 16

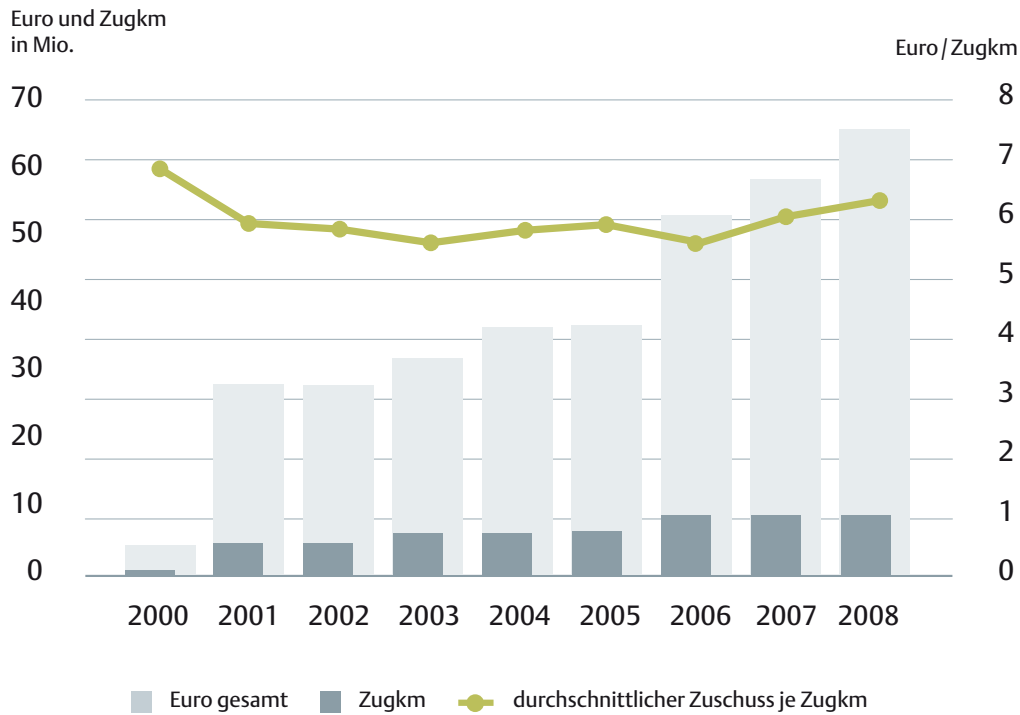
Entwicklung Umfang und Kosten aller SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein



QUELLE: LVS 2009

ABB 17

Entwicklung Umfang und Kosten aller ausgeschriebenen SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein



Sofern der Blick nur auf die ausgeschriebenen Verkehre gelenkt wird, fällt zunächst die deutliche Zunahme dieser Verkehre von über 600.000 Zugkilometer auf über 11 Millionen Zugkilometer auf. Damit einher geht eine Zunahme der Kosten für die ausgeschriebenen Verkehre. Allerdings wird erkennbar, dass die durchschnittlichen Kosten je Zugkilometer über diesen Zeitraum um 5 % gesunken und somit echte Wettbewerbseffekte zu verzeichnen sind.

Die größten Sprünge bei den Kosten und Zugkilometern sind im Jahr 2001 (Betriebsaufnahme Neumünster – Heide – Büsum), 2003 (Betriebsaufnahme FLEX und Neumünster – Bad Oldesloe) und 2006 (Betriebsaufnahme Marschbahn) festzustellen.



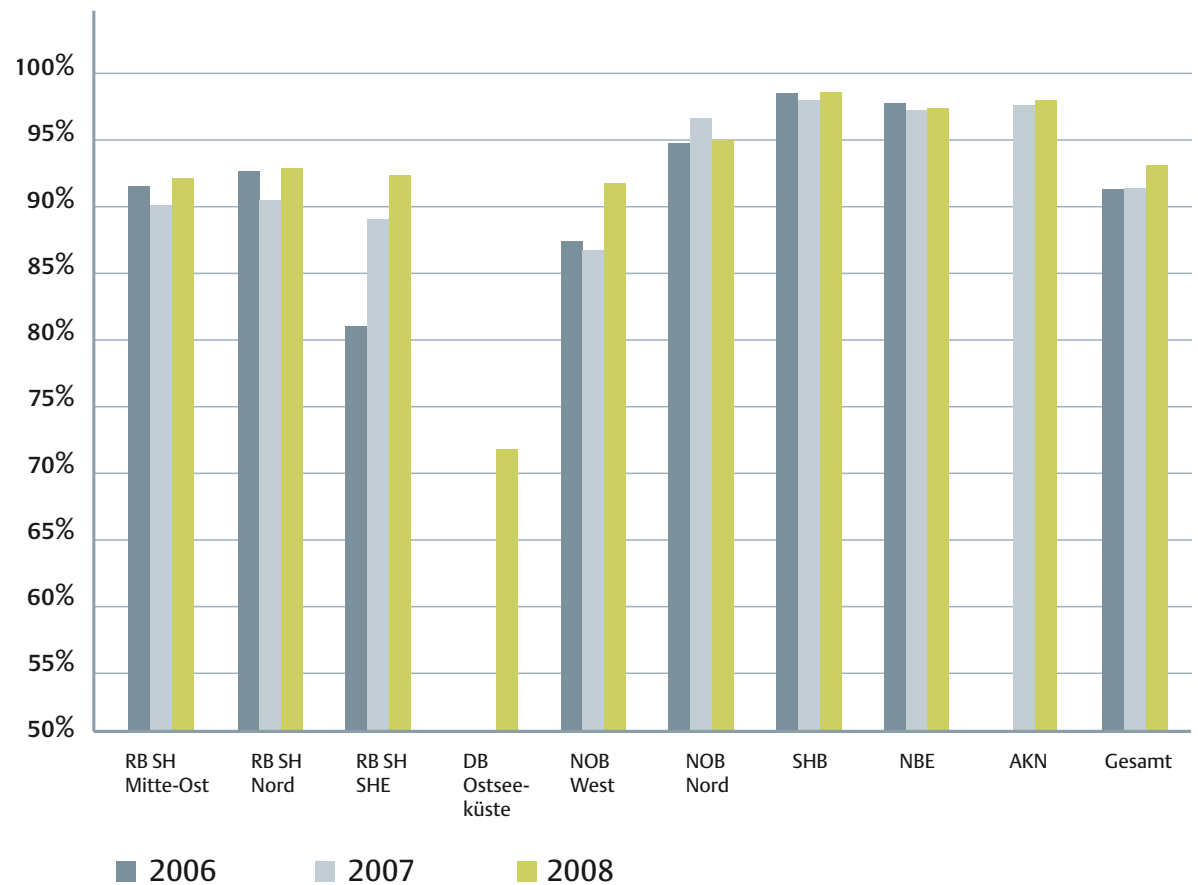
## 2.6

## Pünktlichkeit

Zuverlässige Betriebsleistungen der SPNV-Unternehmen und weniger Einschränkungen bei der Infrastruktur zeigten ihre Wirkung auf die Pünktlichkeitsergebnisse des Jahres 2008. Die Pünktlichkeit verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr im Landesdurchschnitt um 1,8 Prozentpunkte auf 92,8 %, woran Haupt- wie Nebenstrecken gleichermaßen beteiligt waren. Insbesondere der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten zwischen Hamburg und Lübeck brachte eine spürbare Entspannung. Lediglich das Nordnetz der Nord-Ostsee-Bahn musste aufgrund einer Langsamfahrstelle zwischen Kiel und Rendsburg einen leichten Rückgang der Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Mit knapp über 70 % Pünktlichkeit blieb der von DB Regio Nordost betriebene Hanse-Express Hamburg – Rostock deutlich hinter den Anforderungen zurück.

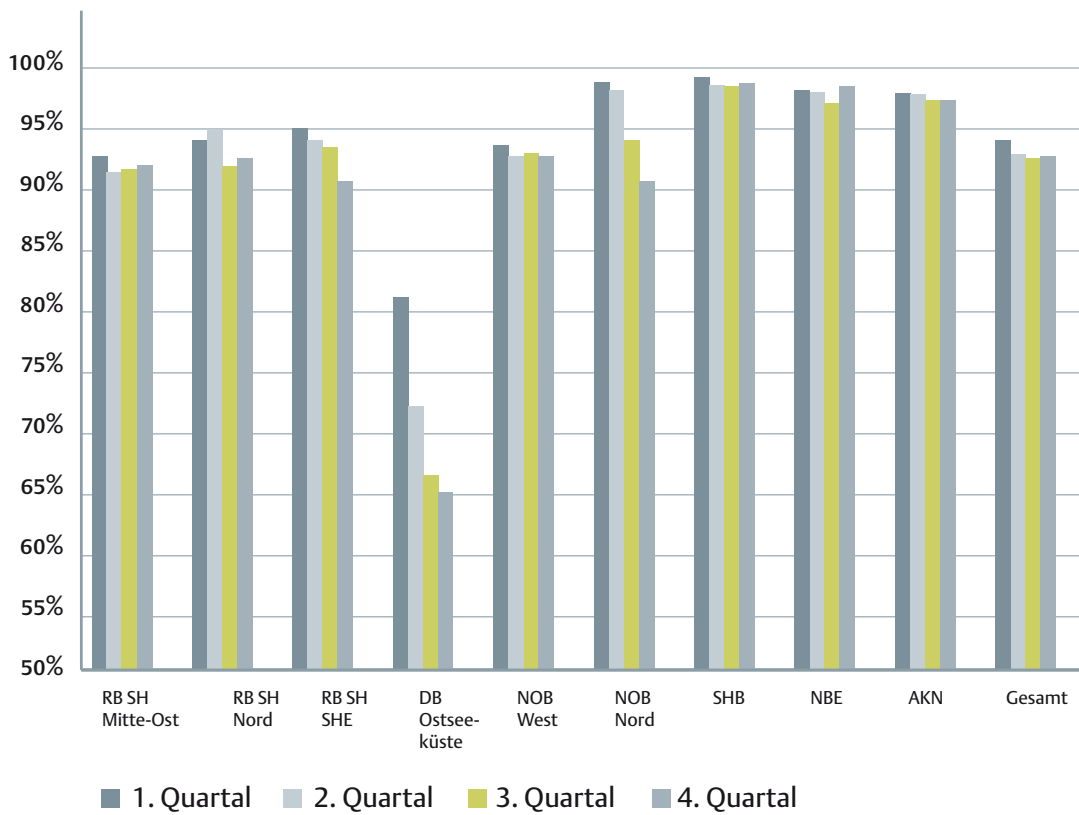
ABB 18

## Pünktlichkeit der Verkehrsunternehmen im Jahresvergleich



QUELLE: LVS 2009

Pünktlichkeit der Verkehrsunternehmen je Quartal 2008



Die Pünktlichkeitsquoten der einzelnen Teilnetze für 2008 lauten wie folgt: DB Regionalbahn Schleswig-Holstein, Netze Mitte und Ost 91,9 % (Vorjahr 90,0%), Netz Nord 93,4 % (90,8 %), Schleswig-Holstein-Express 92,4 % (88,8 %); DB Hamburg – Büchen (– Rostock) 71,6 % (—); NOB Nord-Ostsee-Bahn, Netz West 92,5 % (86,9 %), Netz Nord 95,1 % (96,6 %); Schleswig-Holstein-Bahn 98,9 % (98,4 %); NBE nordbahn 98,2 % (97,7 %); AKN Eisenbahn, Linien A1 und A3 98,2 % (97,7 %).

## 2.7

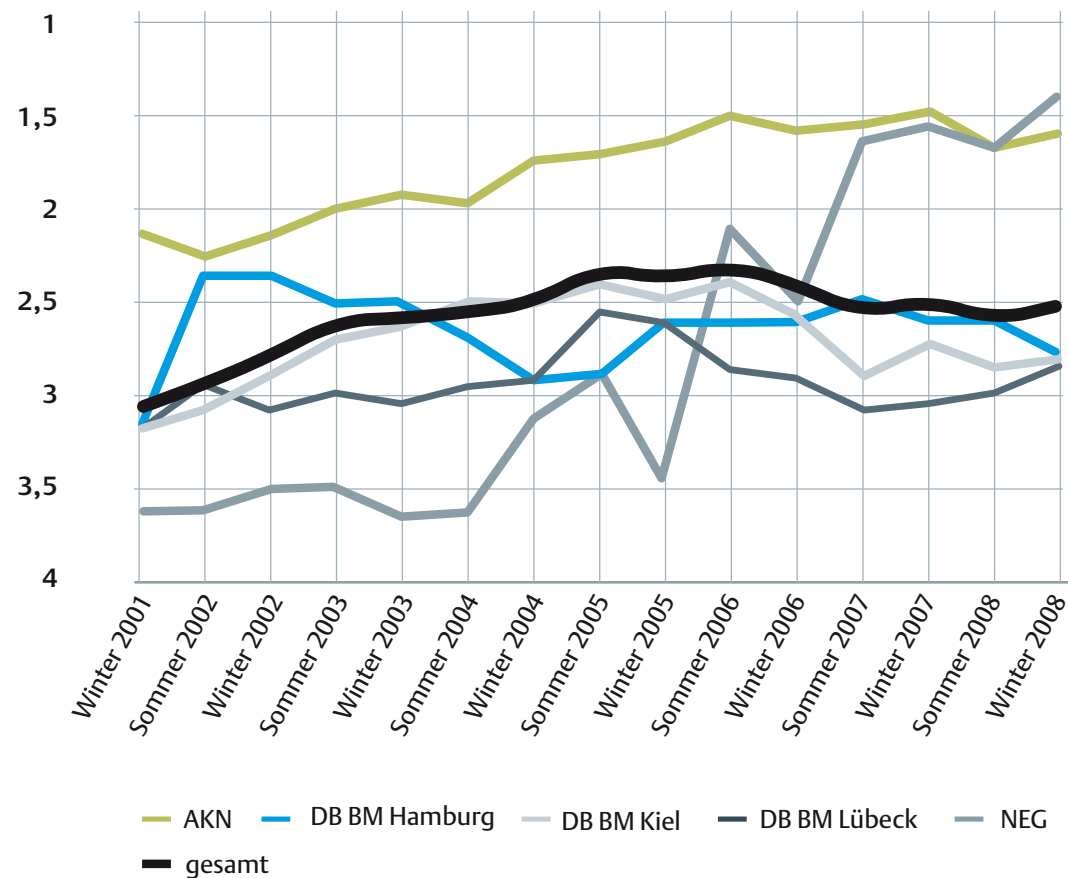
## Qualität der Stationen in Schleswig-Holstein

Die Qualität der Bahnstationen hat sich seit Beginn der Kontrollen im Jahr 2001 uneinheitlich entwickelt. Eine fast kontinuierliche Verbesserung auf einem ohnehin hohen Niveau konnte bei den Stationen im AKN-Netz festgestellt werden. Dort kam es allerdings bei den letzten beiden Kontrollen zu einem leichten Abfall der Qualität. Bei der letzten Kontrolle im Winter 2008 erreichten die Stationen der NEG die höchste Qualität (1,5), dicht gefolgt von den AKN-Stationen. Die NEG-Stationen konnten auch die größte Qualitätssteigerung in den vergangenen Jahren vorweisen. Die Stationen des DB-Bahnhofsmagements Kiel, Lübeck und Hamburg verliefen relativ ähnlich und auf etwa gleichem Niveau (zwischen den Noten 3 und 2,5). Allerdings wiesen nur die Stationen des Bahnhofsmagements Lübeck eine kontinuierliche Steigerung über die letzten vier Kontrollen auf.

Insgesamt hat sich die Qualität der Stationen in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren von der Note 3 auf die Note 2,5 verbessert. Insbesondere die Stationen der NEG und AKN machen aber deutlich, dass es durchaus noch Verbesserungspotenzial bei den DB-Stationen gibt.

ABB 20

Entwicklung der Gesamtdurchschnittsnoten seit Beginn der Qualitätskontrolle im Jahr 2001



QUELLE: LVS 2009

TAB 11

## Generelle Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (in Spalten-%)

Verkehrsmittel	Fahrrad			Auto			ÖPNV		
	2005	2007	2008	2005	2007	2008	2005	2007	2008
an 4-7 Tagen/Woche	20,7	20,6	18,1	65,9	63,8	64,1	10,5	11,7	10,8
an 1-3 Tagen/Woche	20,5	20,7	19,9	20,6	23,4	24,0	11,5	11,4	11,2
an 1-3 Tagen/Monat	14,7	14,2	15,1	4,3	4,1	4,8	13,1	13,6	16,6
seltener als 1 Tag/Monat	9,7	9,7	11,7	1,5	1,0	1,3	15,6	15,0	20,2
(so gut wie) nie	34,5	34,8	35,1	7,6	7,7	5,9	49,4	48,3	41,2
n	7.534	7.506	7.564	7.534	7.506	7.564	7.534	7.506	7.564

## 2.8

## Mobilitätsverhalten

Seit 2005 werden regelmäßig Schleswig-Holsteiner (ab 14 Jahre) zu ihrem Mobilitätsverhalten sowie zu ihrer Meinung zum ÖPNV (u. a. Image und Zufriedenheit) in Schleswig-Holstein befragt.

### 2.8.1 Generelle Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Bei der generellen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, die auf Grundlage der Selbsteinschätzung der Befragten ermittelt wurden, kam es in den letzten drei Jahren zu teils recht großen, zu teils aber auch nur geringen Verschiebungen. Die Zahl der häufigen ÖPNV-Nutzer ist in etwa gleich geblieben. Relativ starke Zuwächse gab es im Segment der Wenig-Nutzer. Der Nicht-Kundenanteil hat sich im Gegenzug deutlich verringert.

Die Nutzung des Autos ist weitgehend gleich geblieben. Der Anteil an Nicht-Nutzern hat sich allerdings zu Gunsten der Häufig-Nutzer (1–3 Tagen/Woche) verlagert. In der Fahrradnutzung haben sich leichte Verschiebungen der Häufig-Nutzer zu den Wenig-Nutzern ergeben.

### 2.8.2 Verkehrsmittelwahl / Modal Split

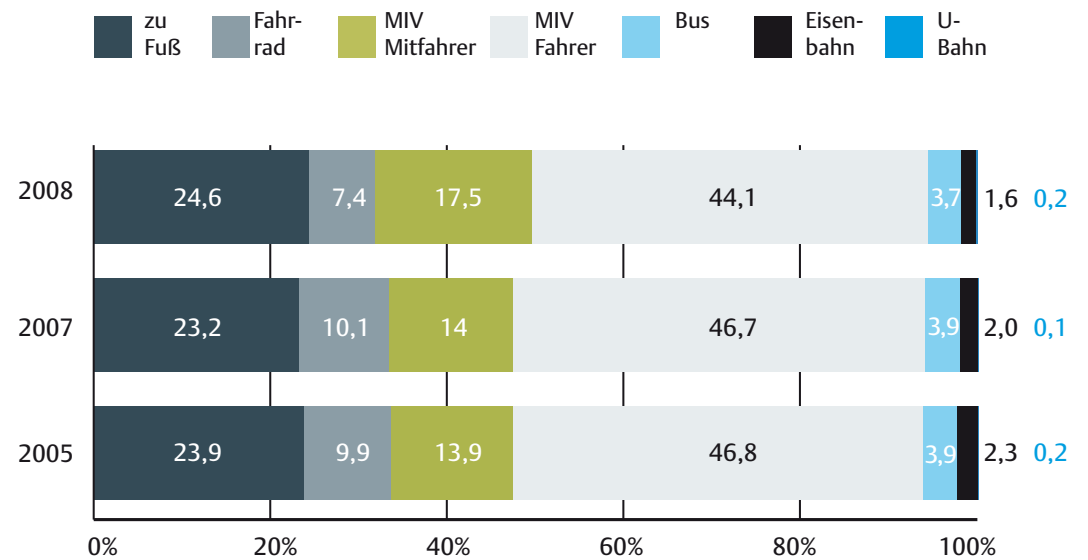
Öffentliche Verkehrsmittel spielten für Schleswig-Holsteins Bevölkerung in den vergangenen Jahren eine zunehmend größere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl\*. So wurden 2005 an einem Stichtag noch 5,4 %, 2007 6 % und 2008 schon 6,4 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Unter diesen öffentlichen Verkehrsmitteln konnte die Eisenbahn ihren Anteil von 1,6 % auf 2,3 % ausbauen.

Deutlich zurückgegangen war 2008 der Anteil der MIV-Nutzer (als Fahrer), während der Anteil der MIV Mitfahrer gestiegen war. Ein starker Rückgang trat auch bei der Fahrradnutzung ein (von 9,9 % 2005 auf 7,4 % 2008).

\*Die Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl beziehen sich nur auf Wege von Personen, die mindestens einen Weg am Stichtag innerhalb von Schleswig-Holstein zurückgelegt haben. 1 % der Bevölkerung hat am Stichtag alle Wege außerhalb von SH zurückgelegt. Für diese Gruppe wurde das Mobilitätsverhalten nicht erfasst.

ABB 21

Verkehrsmittelwahl/Modal Split (Anteile in %, ohne sonstige Verkehrsmittel)



QUELLE: OMNIPHON 2009, DARSTELLUNG LVS

ABB 22

Generelle Bewertung des Zugangebotes nach SPNV-Nutzung

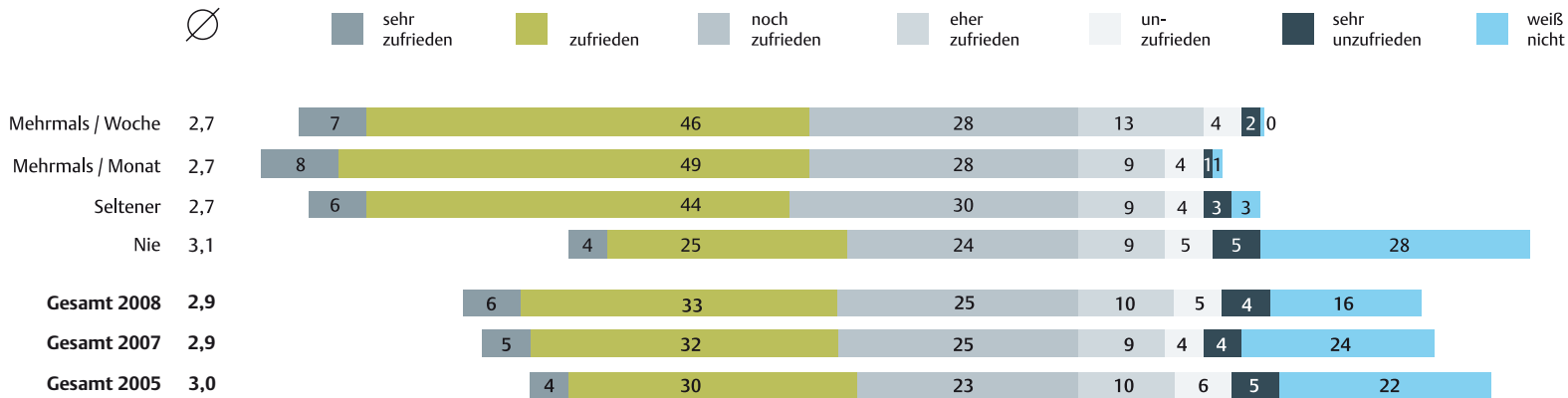
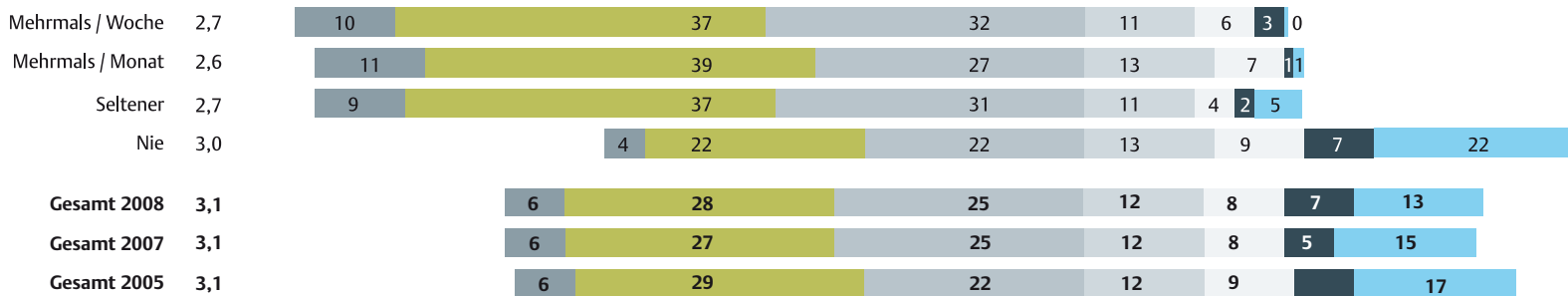


ABB 23

Generelle Bewertung des Busangebotes nach Bus-Nutzung



QUELLE: OMNIPHON 2009

### 2.8.3 Kundenzufriedenheit

Bei der Kundenzufriedenheit hat der SPNV die Durchschnittsnote 2,9 vom Vorjahr bestätigt. Die leichten Verschiebungen innerhalb der Merkmale heben sich insgesamt auf. Gesunken ist allerdings der Anteil derer, die keine Meinung zum Bahnangebot haben. Der Busverkehr erhält unverändert die Note 3,1.

### 2.8.4 Veränderungen aus Kundensicht

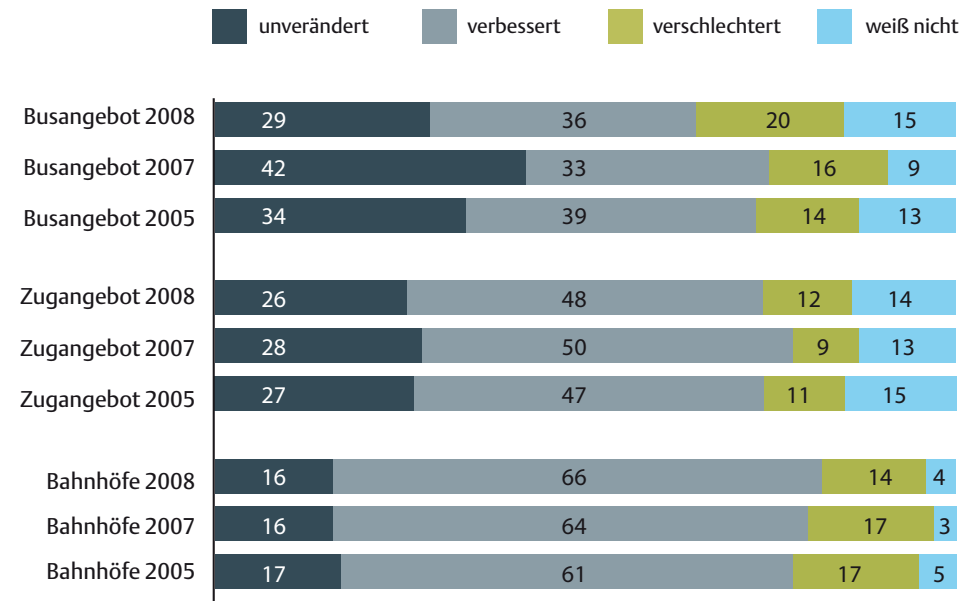
36 % der Fahrgäste, die mindestens einmal monatlich Bus fahren, fanden, dass sich das Busangebot in den letzten fünf Jahren verbessert hat. Dies ist zwar eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr, allerdings meinen auch 20 % (und somit ebenfalls vier Prozentpunkte mehr als 2007), dass sich das Angebot verschlechtert hat.

Das Zugangebot hat sich für knapp die Hälfte der regelmäßigen Nutzer in den letzten fünf Jahren verbessert. 12 % waren der Meinung, dass es sich verschlechtert hat. Trotz einer gegenüber dem Vorjahr leichten Verschiebung zu Ungunsten des SPNV wurde das Zugangebot insgesamt positiv wahrgenommen.

Die Qualität und Ausstattung der Stationen hat sich in den Augen von zwei Drittel der Fahrgäste in den letzten Jahren verbessert und nur für 14 % verschlechtert. Gegenüber den Vorjahren hat sich das Stimmungsbild in diesem Bereich weiter aufgehellt.

ABB 24

Bewertung der Veränderung des ÖPNV-Angebotes sowie der Bahnhöfe in den letzten 5 Jahren (Anteile in %, bezogen auf Kunden, die mindestens einmal/Monat Busse bzw. Züge nutzen, n = 1.330)



QUELLE: OMNIPHON 2009, DARSTELLUNG LVS





## **03** Ausblick 2009



DB

112 168-0

### 3.1

#### Fahrplan

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 werden die folgenden Angebotsverbesserungen umgesetzt:

- Hamburg – Lübeck:  
Einführung eines Halbstundentaktes
- Kiel – Lübeck – Hamburg:  
Einsatz von zwei Doppelstockzügen zur Hauptverkehrszeit an Werktagen, die zwischen Kiel und Lübeck jeden Halt bedienen und zwischen Lübeck und Hamburg ohne Unterwegshalte fahren
- Hamburg – Lübeck – Puttgarden/– Kiel:  
Einführung eines Doppelstockzugpaares an Wochenenden, das in Lübeck getrennt nach Puttgarden bzw. Kiel weiterfährt. Dieser Zug ist als touristisches Angebot gedacht, das speziell die Ziele in der Lübecker Bucht und Holsteinischen Schweiz verbindet.
- Kiel – Lübeck:  
Umsetzung eines Schnell-Langsam-Konzeptes mit zwei Zügen je Stunde, von denen einer alle Unterwegshalte bedient
- Hamburg – Pinneberg:  
Einführung eines nächtlichen S-Bahn-Angebotes mit Anschluss an eine Regionalbahn nach Elmshorn
- Hamburg – Büchen:  
Einsatz eines zusätzlichen Pendelzugs nach Reduzierung der Leistungen Ende 2008
- Hamburg – Husum:  
Kulturzug an Samstagen für Veranstaltungsbesucher

### 3.2

#### Infrastruktur

In Ahrensburg-Gartenholz haben im Juli 2008 die Bauarbeiten für einen neuen Bahnhaltelpunkt begonnen. Die Station wird den Norden der Stadt, den Stadtteil Gartenholz mit 4.500 Einwohnern und das Gewerbegebiet Nord mit 10.000 Beschäftigten, erschließen. Ahrensburg-Gartenholz wird nach Inbetriebnahme von der Regionalbahnverbindung Hamburg – Bad Oldesloe im Stundentakt bedient. In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge im Halbstundentakt. Neben zwei Außenbahnsteigen entstehen Verknüpfungsanlagen (eine Zufahrtsstraße, P+R, B+R) und eine Fußgängerbrücke zur Erschließung der Bahnsteige. Das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Ahrensburg finanzieren das Vorhaben gemeinsam. Der Haltepunkt soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 in Betrieb gehen.

Ende August 2009 wird mit den Bauarbeiten für den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck begonnen. Durch den Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Kiel-Elmschenhagen, den Umbau des Bahnhofes Plön und die Modernisierung des Streckenabschnittes zwischen Preetz und Ascheberg wird ab März 2010 zwischen Kiel und Lübeck ein neues Betriebsprogramm mit zwei durchgehenden Zügen (1 RE/1 RB) je Stunde fahrbar sein.

Durch die Realisierung des Kreuzungsbahnhofes in Kiel-Elmschenhagen entsteht dort auch ein neuer Verkehrshalt für die Züge der zukünftigen Regionalbahn Kiel – Lübeck. Diese Station wird die vierte Station auf Kieler Stadtgebiet und verbindet Kiel im Stundentakt mit Lübeck.

Die Planungen für die Verbesserung des Bahnanschlusses der Insel Fehmarn durch einen ortsnahen Bahnhof Fehmarn-Burg wurden fortgeführt. Für den neuen Bahnhof ist auch die Errichtung einer ca. 600 m neuen Bahnstrecke erforderlich. Hierfür wird derzeit das erforderliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Aufgrund eines Bürgerentscheides gegen die finanzielle Beteiligung der Stadt Fehmarn am Bahnhofsvorplatz, müssen die Modalitäten der für 2010 geplanten Realisierung derzeit neu definiert werden.

IVS  
Medien-  
Architektur

ÖPNV-Kunden

Öffentlichkeit

Verkehrsunternehmen, Politik und Entscheider

Imagewerbung

PR  
Kampagne  
los! + Sömmer  
Veranstaltungen  
Promotion



PR  
Kampagne  
los! + Sömmer  
Veranstaltungen  
Promotion



PR  
Kampagne  
los! + Sömmer  
Veranstaltungen  
Promotion



Angebotswerbung

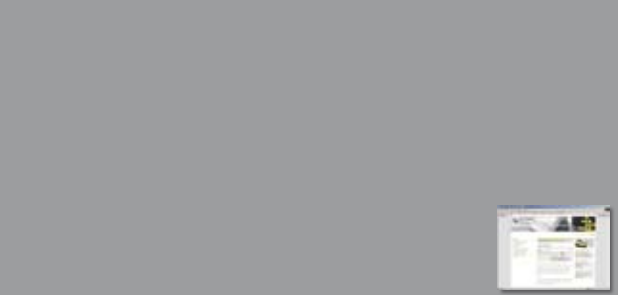
Anzeigen  
Internet  
los!  
Promotion



Anzeigen  
Internet, Fahrgastforum  
los!  
Promotion

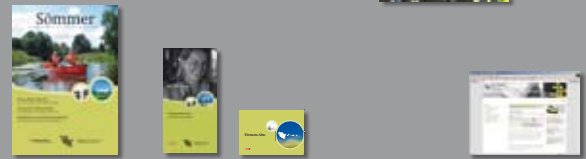


Internet

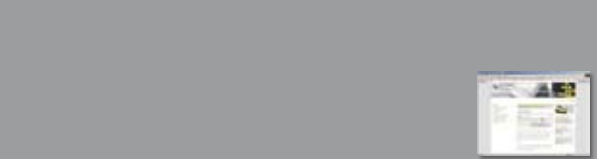


Beziehungs-  
management

Sömmer + los!  
SH-Card Club  
Internet, Fahrgastforum  
Promotion  
Veranstaltungen



Internet, Fahrgastforum



nah-sh  
Kongress  
LNVP  
LNVP-Infostand  
Fahrplanbuch  
Sömmer + los!  
Internet

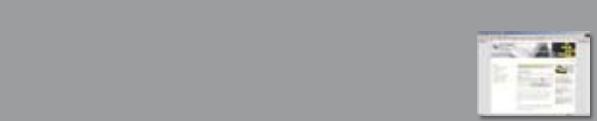


Information

Internet  
Fahrpläne  
Infobroschüren  
Serviceinformationen



Internet, Fahrgastforum



nah-sh  
Kongress  
LNVP  
LNVP-Infostand  
Internet



## ABB 25

Die Medienarchitektur der  
Mein-Weg-Nahverkehrskommunikation  
Stand 2009

### 3.3 Qualität

Land und LVS planen, ab Ende 2009 eine Kundengarantie für SPNV-Fahrgäste einzuführen. Bei mehr als 20 Minuten Verspätung sollen Fahrgäste 50 Prozent des Fahrkartenwertes erstattet bekommen. Zur Abwicklung der Kundengarantie hat die LVS eine Software beschafft, die gleichzeitig auch als Beschwerdemanagementdatenbank dient. Die Software wird ab Spätherbst 2009 einsetzbar sein.

### 3.4 Werbung und Kommunikation

Land und LVS wollen den eingeschlagenen Weg hin zur einheitlichen, verständlichen und präsenten Nahverkehrskommunikation konsequent fortsetzen. Ziel ist es, den Auftritt des Nahverkehrs insgesamt zu stärken und mittelfristig ein einheitliches Erscheinungsbild im Rahmen des Mein-Weg-Corporate Designs zu schaffen. Die Kommunikationsmaßnahmen werden auch weiterhin in den Bereichen „Imagewerbung“, „Angebotswerbung“, „Information“ und „Beziehungspflege“ stattfinden.

Zu den herausragenden Kommunikationsmedien gehören das Fahrplanbuch Schleswig-Holstein, die Magazine „Sömmer“ und „los!“ und die Informationsschriften zum SH-Tarif.

## Abbildungsverzeichnis

- ABB 01:** Fernverkehrslinien in Schleswig-Holstein SPNV-Angebot, Seite 16
- ABB 02:** Bahnlinien in Schleswig-Holstein, SPNV-Angebot 2008, Seite 18
- ABB 03:** Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein, SPNV-Angebot 2009, Seite 20
- ABB 04:** Entwicklung der jährlichen Verkehrsnachfrage im SPNV zwischen 1996 und 2007, Seite 22
- ABB 05:** Verkehrsnachfrage im SPNV 2007, Seite 23
- ABB 06:** Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2008 zu 2007, Seite 23
- ABB 07:** Ein- und Aussteiger im SPNV 2007 an einem durchschnittlichen Tag (Montag–Sonntag), Seite 25
- ABB 08:** Entwicklung der Fahrleistung in Schleswig-Holstein, Seite 26
- ABB 09:** Entwicklung der Personen- und Zugkilometer in Schleswig-Holstein, Seite 27
- ABB 10:** Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008, Seite 28
- ABB 11:** Umsatzanteile SH-Tarif 2005, Seite 33
- ABB 12:** Umsatzanteile SH-Tarif 2006, Seite 33
- ABB 13:** Wettbewerbskonzept 2006–2028, Seite 35
- ABB 14:** Finanzierung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein 2007, Seite 37
- ABB 15:** Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes, Seite 38
- ABB 16:** Entwicklung Umfang und Kosten aller SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein, Seite 39
- ABB 17:** Entwicklung Umfang und Kosten ausgeschriebener SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein, Seite 38
- ABB 18:** Pünktlichkeit der Verkehrsunternehmen je Quartal 2008, Seite 41
- ABB 19:** Pünktlichkeit der Verkehrsunternehmen im Jahresvergleich, Seite 42
- ABB 20:** Entwicklung der Gesamtdurchschnittsnoten seit Beginn der Qualitätskontrolle im Jahr 2001, Seite 43
- ABB 21:** Verkehrsmittelwahl/Modal Split, Seite 45
- ABB 22:** Generelle Bewertung des Zugangebotes nach Nutzung des SPNV, Seite 47
- ABB 23:** Generelle Bewertung des Busangebotes nach Nutzung des Bus-ÖPNV, 2009, Seite 46
- ABB 24:** Bewertung der Veränderung des ÖPNV-Angebotes sowie der Bahnhöfe in den letzten 5 Jahren, Seite 47
- ABB 25:** Die Medienarchitektur der LVS

## Tabellenverzeichnis

- TAB 01:** Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland, Seite 8
- TAB 02:** Erwerbstätigenentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland, Seite 9
- TAB 03:** Arbeitslosenentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland, Seite 10
- TAB 04:** Schülerentwicklung in Schleswig-Holstein und Deutschland (öffentliche und private Schulen), Seite 11
- TAB 05:** Entwicklung Bruttoinlandsprodukt in Schleswig-Holstein, Seite 12
- TAB 06:** Entwicklung Pkw-Bestand in Schleswig-Holstein und Deutschland, Seite 13
- TAB 07:** Übersicht bestehender Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein, Seite 21
- TAB 08:** Umgesetzte Baumaßnahmen 2008, Seite 30
- TAB 09:** Umsatzentwicklung im SH-Tarif, Seite 32
- TAB 10:** Entwicklung Trassenpreise in Schleswig-Holstein 2007–2008, Seite 36
- TAB 11:** Generelle Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Seite 44



## Impressum

### Herausgeber

LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel

[www.lvs-sh.de](http://www.lvs-sh.de)

### Gestaltung und Konzept

boy | Strategie und Kommunikation GmbH

### Auflage

100 Exemplare

