

Thema	Verkehrspolitischer Beirat der LVS
Teilnehmer	Abgeordnete Herren Arp, Dr. Breyer, Hamerich, Kumbartzky, Meyer, Dr. Tietze, Vogel, Vogt Herren Dr. Nägele, Sörensen, MWAVT Frau Coordes, Herren Schulz, Kiphard, Wewers, LVS
Datum	31.10.2012
Ort	Schleswig-Holsteinischer Landtag

Herr Vogt begrüßt als neuer Vorsitzender die Teilnehmer zur vierten Sitzung des verkehrspolitischen Beirates der LVS und weist darauf hin, dass Herr Hamerich stellvertretender Vorsitzender ist. Auf Bitte von Dr. Breyer wird die Frage der Öffentlichkeit diskutiert. Im Ergebnis hält Herr Vogt fest, dass Folien und Protokoll der Beiratssitzungen öffentlich sind. Auch die Teilnahme von Fraktionsmitarbeitern ist möglich.

Herr Dr. Nägele und Herr Wewers betonen die Bedeutung des Beirates für die Information der Abgeordneten und die Diskussion aktueller Themen.

1. Infrastrukturprojekte SPNV (Vortrag Herr Schulz, LVS)

Herr Arp fragt am Beispiel der Reaktivierung der Strecke Kiel-Schönberger Strand, wann und in welcher Form die vorgestellten Maßnahmen vom Parlament beschlossen wurden. Dr. Nägele verweist auf den aktuellen LNVP Landesweiter Nahverkehrsplan, der vom Kabinett beschlossen wurde. Auch die Vergabe des Netzes Mitte wurde im Parlament beschlossen und damit auch die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen. Herr Arp stellt fest, dass nicht deutlich auf die Auswirkungen der Vergabe des Netzes Mitte hingewiesen wurde. Er wünscht, dass der VP-Beirat künftig über Entscheidungen dieser Art berät. Herr Dr. Nägele erwidert, dass es aufgrund der Komplexität von Vergabeverfahren nicht möglich sei, das Parlament in Detailentscheidungen einzubeziehen.

Dr. Breyer fragt nach der Einbeziehung der Öffentlichkeit. Dr. Nägele und Herr Wewers verweisen auf die intensive Beteiligung bei der LNVP-Erstellung z.B. Planungskonferenzen vor Ort, Gespräche mit Verbänden und Institutionen und das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren.

Herr Vogel bittet um Auskunft, wie die Maßnahmenliste der Infrastrukturprojekte entwickelt und Prioritäten entschieden werden. Herr Schulz weist auf die Planungs- und Finanzierungsrunden mit der DB AG und dem MWAVT und anderen Unternehmen hin.

Dr. Tietze interessiert sich für die Möglichkeiten der besseren Organisation der Strecken und Stationen. Dr. Nägele nennt die Idee einer Landesinfrastrukturgesellschaft, die bundesweit seit langem diskutiert wird. Herr Wewers erinnert an die Diskussion im ersten Beirat dazu (Anlage).

Herr Kumbartzky bittet um Informationen über die geplante Verbindung Kellinghusen – Wrist (Anlage).

2. Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (Vortrag Frau Coordes, LVS)

Dr. Nägele betont die Notwendigkeit eines Verkehrsverbundes im Rahmen der „Offensive Nahverkehr“, die das Land für 2013 plant.

Herr Arp fragt nach der Position der Verkehrsunternehmen und ob die Kommunalisierung der Landesmittel in 2007 durch einen Verkehrsverbund rückgängig gemacht würde. Frau Coordes und Herr Wewers erläutern, dass die Idee des Verbundes im Dialog mit den Kreisen und kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen entwickelt wurde und dem grundsätzlich zuge-

stimmt und die Kommunalisierung der Mittel nicht zurückgenommen wird. Die Zuständigkeiten der Kreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV werden wie im HVV nicht verändert. Mit den Verkehrsunternehmen wird über die konkrete Aufgabenverteilung diskutiert.

Herr Vogt unterstützt wie Herr Arp das Ziel grundsätzlich und fragt nach der Zusammenarbeit mit dem HVV. Dr. Nägele stellt die Notwendigkeit fest, ein eigenes Modell in Schleswig-Holstein zu entwickeln und die Übergänge zum HVV-Gebiet zu optimieren.

3. Fahrplan Glückstadt ab Dezember 2014

Dr. Nägele stellt das Konzept des Landes vor, die Interessen der Glückstädter im Fahrplan ab Dezember 2014 zu berücksichtigen. Er weist auf die Entscheidung des Landes in 2010 hin und nennt die Argumente des Landes (Halbstundentakt Hamburg – Kiel, Beschleunigung Hamburg - Westerland, Wirtschaftlichkeit). Im neuen Angebot sieht er eine Veränderung mit dem neuen Hauptziel Hamburg Hbf und zusätzlichen Zügen nach Hamburg Altona.

Herr Arp betont den Widerspruch zwischen dem Ziel der neuen Landesregierung, den ÖPNV auszubauen und dem „Abhängen“ Glückstadts.

Dr. Tietze sieht die Notwendigkeit der Beschleunigung der Züge an der Westküste und der Einsparungen.

Herr Vogel fragt, ob das neue Angebot für eine Stadt wie Glückstadt angemessen ist.

Herr Wewers antwortet, dass sich zwar die Zahl der Züge von heute täglich 37 auf 26 (inkl. der vom Land zugesagten weiteren Verbindungen) reduziert, jedoch zurzeit stündlich die Züge der NOB und DB AG nur im 10-Minuten-Abstand in Glückstadt halten. Mit dem neuen Fahrplan, den neuen Zügen und dem Ziel Hamburg Hbf ist aus seiner Sicht Glückstadt gut versorgt. Die LVS wird die Befragungsergebnisse und die Erläuterungen zum Fahrplan in dieser Woche veröffentlichen.

Herr Vogt bedankt sich für die Diskussion und schließt die Sitzung.



Bernhard Wewers, 31.10.2012

Anlagen:

- Folien der heutigen Sitzung
- Präsentationen und Protokolle der bisherigen Sitzungen des Beirates
- Gutachten zur Reaktivierung Kellinghusen - Wrist

Verkehrspolitischer Beirat der LVS 31. Oktober 2012

nah.sh
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein

Infrastrukturmaßnahmen SPNV in Schleswig-Holstein



Jochen Schulz, LVS Schleswig-Holstein

Kiel, 28.09.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Seite 1

Verkehrspolitischer Beirat der LVS 31. Oktober 2012

nah.sh
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein

Wichtigste Ziele der Infrastrukturprojekte SPNV

Erleichterung des Zugangs zum System Bahn („Die Bahn zu den Bürgern bringen“)

- Neue Stationen zum Anschluss von Stadtteilen, Gemeinden, Gewerbegebieten etc. an die Bahn; Streckenreaktivierungen

Stärkung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein

- Streckenausbauten (Zweigleisigkeit, Geschwindigkeitserhöhungen, neue Begegnungsbahnhöfe, Spurplanverbesserungen) für schnellere, häufigere Verbindungen und stabilen Betrieb

Verbesserung der Attraktivität der Bahnhöfe

- Aufwertung des Erscheinungsbildes, Aufhöhung der Bahnsteige zur Erleichterung des Einstiegs; Herstellung der Barrierefreiheit; Verbesserung des Wartekomforts;

Kiel, 28.09.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Seite 2

Verkehrspolitische Beirat der LVS 31. Oktober 2012

nah.sh
Netzwerk Schleswig-Holstein

Neue Stationen und Strecken

- Seit 1997 wurden 25 Stationen neu eröffnet oder reaktiviert; 44 km Bahnstrecke reaktiviert
- **Neue Stationen:** Insgesamt ca. 6.200 Ein- und Aussteiger an einem Werktag;
- Sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, da oftmals keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich und geringe Investitionen

● Neubau/Reaktivierung Station
— Neubau/Reaktivierung Strecke

Kiel, 20.09.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Seite 3

Verkehrspolitische Beirat der LVS 31. Oktober 2012

nah.sh
Netzwerk Schleswig-Holstein

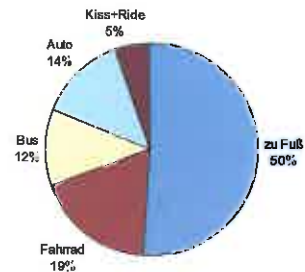
Erster Zug nach Fehmarn-Burg

Neue Stationen

Ergebnisse einer Kundenbefragung

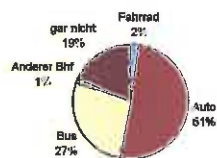
- 2005 wurden ca. 1.000 Nutzer der neuen Stationen befragt;
- 50 % der Fahrgäste kommen zu Fuß zur Station; nur 14 % mit dem eigenen Auto;
- 85 % der Fahrgäste nutzen die Bahn insgesamt jetzt häufiger;
- Tlw. ergeben sich hohe Umsteigerquoten vom Auto zur Bahn

Verkehrsmittelwahl zu den neuen Stationen



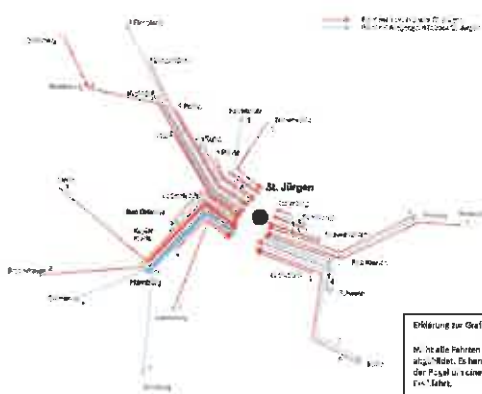
Kundenbefragung Neue Stationen (einige weitere Ergebnisse)

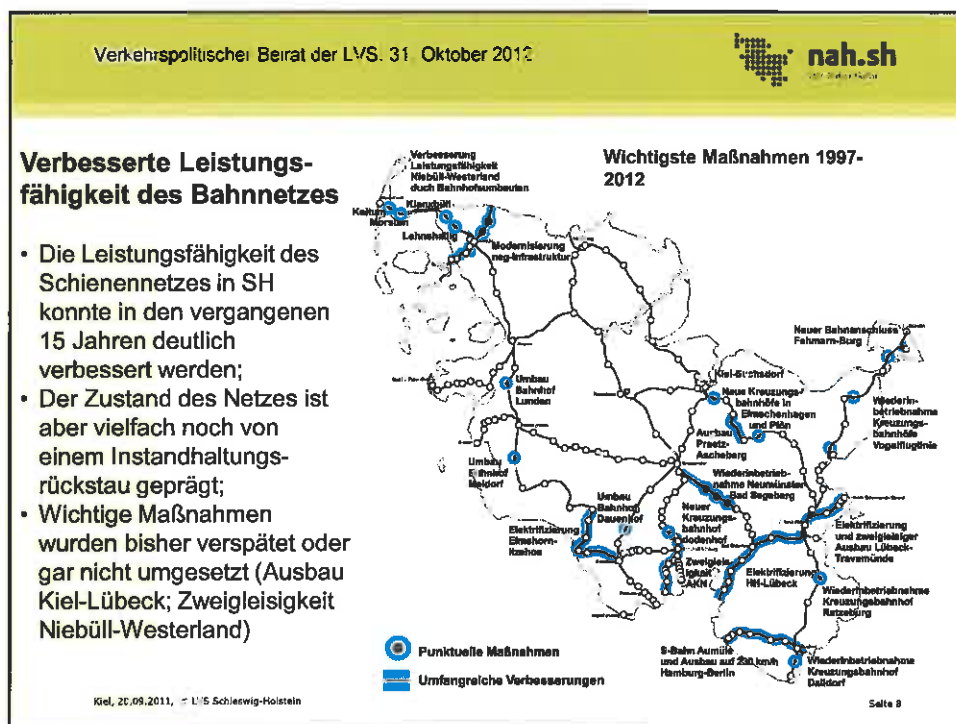
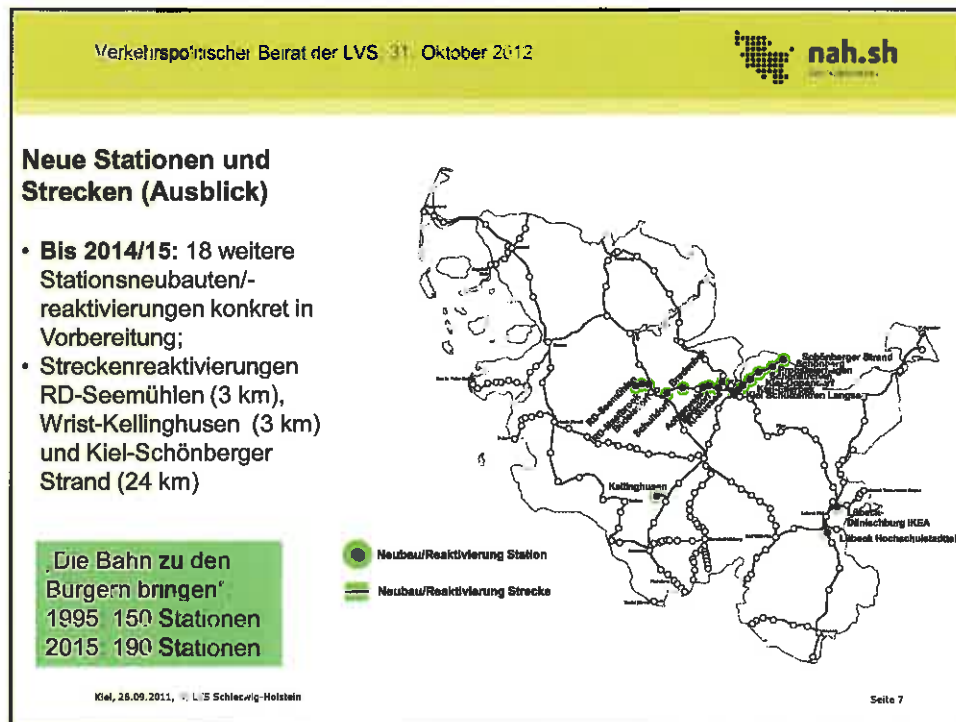
Verkehrsmittelwahl vor Inbetriebnahme des Bahnhofs Falde



- Teilweise werden durch die neuen Stationen hohe Reiseweiten generiert (siehe St. Jürgen)

Endpunkt- und Ausgangspunkt der Fahrten nach/von St. Jürgen





Verkehrspolitischer Beirat der LVS 31. Oktober 2012

nah.sh
Der Verkehrsbeirat



Ausbau Preetz-Ascheberg

Kiel, 28.09.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Seite 9

Verkehrspolitischer Beirat der LVS 31. Oktober 2012

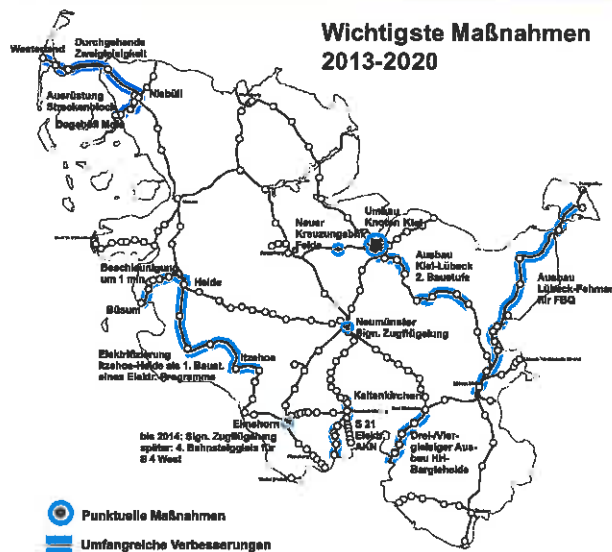
nah.sh
Der Verkehrsbeirat



Elektrifizierung Kiel-Lübeck

Seite 10

- Zur Betriebsaufnahme Netz Mitte Ende 2014 muss der Bahnknoten Kiel ertüchtigt sein (inkl. Signaltechnik in NMS und Elmshorn);
- Kreuzungsbahnhof Felde ermöglicht 30-min-Takt Kiel-Rendsburg
- Ende 2016 kann hoffentlich die Ausbaumaßnahme Kiel-Lübeck beendet werden (ca. 20 Jahre von erster Planung bis Vollendung)
- S 4/S 21 als wichtige Projekte in Metropolregion HH



Kiel, 25.09.2011. © LVS Schleswig-Holstein

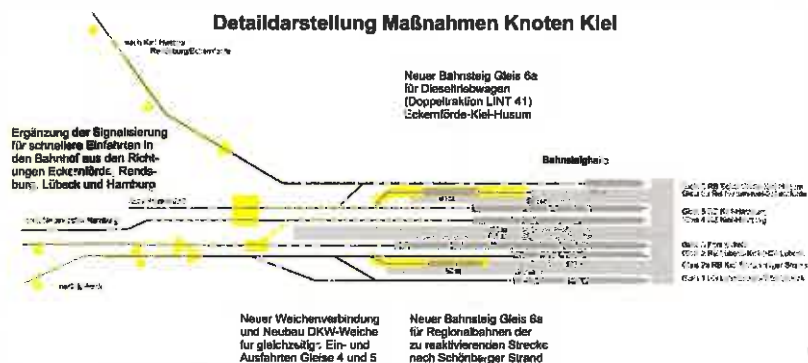
Seite 11

Knoten Kiel

- **Die wichtigsten Bausteine**
 - Zwei neue Bahnsteiggleise (außerhalb der Halle)
 - Verbesserung Signaltechnik für Einfahrten mit 40/50 km/h statt heute 30 km/h und kürzere Zugfolge in Richtung Hassee und Elmschenhagen;
 - Besserer Spurplan zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität

DB Netz strebt Finanzierung (ca. 10-15 Mio. €) mit Eigenmitteln an

Detaildarstellung Maßnahmen Knoten Kiel



Verkehrspolitischer Beirat der LVS, 31. Oktober 2012

nah.sh
Nahverkehr Schleswig-Holstein

Streckenausbau Kiel-Lübeck (2. Baustufe)

- LVS hat 2009/2010 ein Betriebsprogramm skizziert, das mit der Reduzierung des geplanten Mitteleinsatzes (zunächst geplant: ca. 60 Mio. €, jetzt ca. 45 Mio. €) dennoch eine Reduzierung der Fahrzeit Kiel-Lübeck auf unter eine Stunde ermöglicht;
- Die Konzentration des Streckenausbaus erfolgt auf die Abschnitte Kiel-Preetz und Ascheberg-Bad Malente

Die Finanzierung des Projektes erfolgt überwiegend aus Mitteln des Bundes für die DB, die für Nahverkehrsprojekte eingesetzt werden (LuFV 8.7-Mittel); Umsetzung Ende 2016

Ausbau der Bahnstrecke Kiel - Lübeck (2. Bauabschnitt)

Kiel, 28.07.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Verkehrspolitischer Beirat der LVS, 31. Oktober 2012

nah.sh
Nahverkehr Schleswig-Holstein

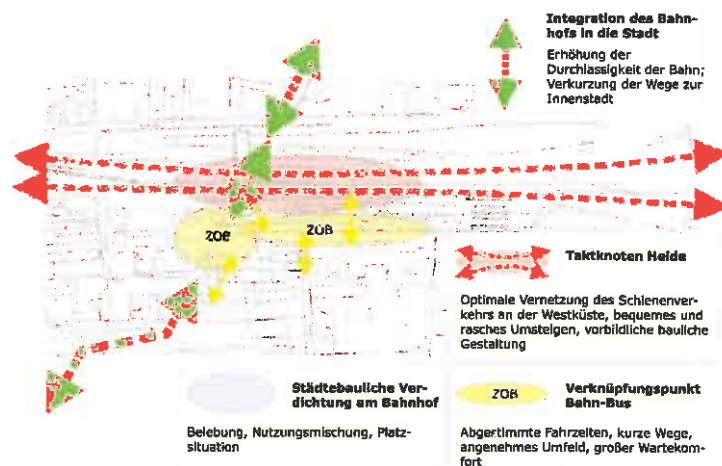
Das Stationsprogramm Schleswig-Holstein

- Seit 2000 formalisierte Zusammenarbeit mit der DB Station&Service AG;
- Rahmenvereinbarungen für Grundsätze der Programme und deren Finanzierung;
- Volumen: ca. 4 bis 5 Mio. € Landesmittel/Jahr; Bundesmittel in gleicher Größenordnung;
- DB bringt Bundesmittel ein;
- Erhebliche Fortschritte bei Erscheinungsbild, Einsteige- und Wartekomfort; Barrierefreiheit

Stationsprogramm Schleswig-Holstein / Stand 2012

Kiel, 28.09.2011, © LVS Schleswig-Holstein

Prinzipien im Stationsprogramm Schleswig-Holstein am Beispiel Heide



Fertiggestellter Umbau Bahnhof Niebüll mit Rekonstruktion Bahnsteigdächer



Rahmenvereinbarung für die Jahre 2013-17

- Derzeit in Vorbereitung; Planungsvereinbarung bereits abgeschlossen;
- Nach Umsetzung des Programms wird eine nahezu 100%ige Barrierefreiheit erreicht (Ausnahme Nebenstrecken nach SPO und Büsum)
- Sonderthema: Aufwertung der Empfangshallen mittlerer Stationen (z.B. Preetz, Eutin)

Stationsprogramm Schleswig-Holstein / Wichtigste Maßnahmen 2013-2017



Kiel, 28.09.2011, LVS Schleswig-Holstein

Umgang mit Kleinstationen

- DB hat derzeit keine angemessenen Planungsgrundsätze für kleine Stationen; möchte aber in Anlagen investieren
- Beispiel Süderdeich: Modernisierung sollte über 1 Mio. € kosten;
- LVS: Derzeitiger Zustand OK; allenfalls kleinere Maßnahmen denkbar;
- Aber: Diese Stationen bleiben dann auch langfristig „nicht barrierefrei“



Süderdeich; Strecke Heide-Büsum

Kiel, 28.09.2011, LVS Schleswig-Holstein

Seite 10

Fazit Infrastrukturprojekte SPNV

Erleichterung des Zugangs zum System Bahn („Die Bahn zu den Bürgern bringen“)

- Es ist möglich, die Zahl der Zugangsstellen zum System Bahn signifikant (1995: 150 Stationen; 2015: 190 Stationen) zu erhöhen; Dies ist das wichtigste Mittel um die Nutzung der Bahn zu fördern;

Stärkung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein

- Knoten Kiel und Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck sind für den SPNV von zentraler Bedeutung; 3./4. Gleis HH-Ahrensburg-Bargteheide und Hinterland FBQ mit sehr guten Effekten für den SPNV; Ausbau aber oft schleppend (vgl. Kiel-Lübeck)

Verbesserung der Attraktivität der Bahnhöfe

- Sehr guter Stand erreicht (Ende 2012 alle Knotenbahnhöfe barrierefrei); Bahn-/Busverknüpfung oftmals infrastrukturell gelöst; Zustand der Bahnhofsgebäude aber weiterhin Problem;

Aufgabenträgerverbund Schleswig-Holstein

Stand der Diskussion

Verkehrspolitischer Beirat der LVS
31. Oktober 2012, Kiel

Seite 1

Engagement der Städte, Kreise und Land

- Angebots-/Qualitätsverbesserungen
- Infrastrukturausbau und –modernisierung
- Einführung SH-Tarif für Bus und Bahn
- Landesweite Fahrplanauskunft Bus und Bahn
- Entwicklung einer Marke für den ÖPNV (nah.sh)

**Öffentliche Mittel für
ÖPNV-Betrieb insgesamt**
ca. 340 Mio. €/Jahr

Positive Entwicklung des Marktanteils (von 5,5 % auf 7,2 % seit 2005) und
Verbesserung der Kundenzufriedenheit.

Vor allem im SH-Tarifgebiet: keine Produkterkennbarkeit, SH-Tarif ist nicht „sichtbar“, keine konsequente Fahrplanabstimmung Bus-Bahn



Fahrzeuge und Fahrpläne in Schleswig-Holstein, LVS 2011



Ziel: Die Weiterentwicklung des ÖPNV erfolgt als Gesamtsystem Bus und Bahn.

Kiel, 31.10.2012, © LVS Schleswig-Holstein

Seite 3

Künftige Anforderungen/Rahmenbedingungen

- Geänderte Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und demografischer Wandel.
- Energiepreisentwicklung (ÖV-Kosten und Nachfrage).
- Forderungen von Tourismus und Wirtschaft an gute ÖV-Anbindung.
- Änderungen in der Schullandschaft.
- Gesetzliche Anforderungen an transparente Mittelverwendung (EG VO 1370/2009) und Vergabe von Verkehrsleistungen.
- Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).
- Begrenzte öffentliche Mittel: Revision der RegG-Mittel, Wegfall GVFG

Schwierige Rahmenbedingungen bei guten Chancen auf steigenden ÖV-Anteil!

(Wie) sind wir darauf vorbereitet?

Gutachten aus 2009 (BSL) kritisiert

- Heterogene Organisation des ÖPNV.
- Schlechte Datenverfügbarkeit und Intransparenz.

Empfehlung an die Aufgabenträger

- Bündelung der AT-Interessen in der LVS als AT-Gesellschaft.

Aus dem Koalitionsvertrag

„Wir wollen für Bahn und Bus ein einfaches System mit einheitlichem Auftritt, einfachem Tarif und abgestimmtem Angebot. Wir wollen deshalb den Verkehrsverbund der Aufgabenträger, also des Landes, der Kreise und der kreisfreien Städte, für Schleswig-Holstein.“ (Zeile 1117 – 1120)

„Die landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) als Koordinierungsstelle für regionale Aufgabenträger im ÖPNV und SPNV soll die Angebote stets weiter verbessern.“ (Zeile 1136 – 1138)

„In der Metropolregion streben wir eine Abstimmung mit den Tarifen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) an. Wir streben langfristig einen gemeinsamen Aufgabenträger und ein einheitliches Tarifsysteem für Hamburg und Schleswig-Holstein an.“ (Zeile 1195 – 1198)

In der Verbundgesellschaft sollen Energien gebündelt und die bisher gute Zusammenarbeit optimiert werden.

Verantwortlichkeiten

- Die Aufgabenträger formulieren gemeinsam verbindliche Ziele (u. a. Angebots- und Vertragsstandards, Einflussnahme bei Tarifgestaltung).
- Die für die Zielerreichung notwendigen Schritte werden zentral erarbeitet und umgesetzt.
- Die bisherigen Zuständigkeiten bleiben davon unbenommen.

Nächste Schritte zur Verbundgesellschaft

- Aufgabenverteilung zwischen den regionalen Aufgabenträgern und der Verbundgesellschaft festlegen.
- Schritte zur Herstellung der Transparenz.
- Kosten und Finanzierung des Verkehrsverbundes (Wirtschaftsplan LVS).
- Zeitplan und Kommunikationskonzept.