



Thema	Verkehrspolitischer Beirat der LVS
Teilnehmer	Abgeordnete Herren Arp, Dr. Breyer, Meyer, Dr. Tietze, Vogel, Vogt Herren Meienberg, Sörensen, Reestorff, MWVAT Frau Coordes, Herren Fiedel, Schulz, Schulze, Wewers, LVS
Datum	5.6.2013
Ort	LVS

Herr Vogt begrüßt die Teilnehmer zur fünften Sitzung des verkehrspolitischen Beirates der LVS.

1. Ausschreibung Netz West (Herr Schulze)

Im Netz West (Strecke Hamburg-Westerland) werden im aktuellen Verkehrsvertrag (Laufzeit 2005-2015) ca. 4,0 Mio. Zug-km durch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) erbracht.

Ungünstige Rahmenbedingungen im Netz West sind:

- Infrastrukturengpässe (insbes. Niebüll-Westerland und Hamburger Verbindungsbahn)
- teurer Betrieb, da lange Züge mit Dieselloks sowie saisonal und regional stark schwankende Nachfrage
- fehlende Durchbindung RB HH-Itzehoe bis Heide (da letzterer Abschnitt nicht elektrifiziert)

Zur Umsetzung der im Jahr 2005 vom Land mit NOB und HSH vereinbarten Wiedereinsatzgarantie wird die Vergabe des Netz West in zwei Teilen durchgeführt:

Teil 1: Fahrzeugbereitstellung 2015-2034 (Übernahme Wagons, Beschaffung von Lokomotiven und Dieseltriebwagen und Bereitstellung an jeweiliges EVU).

Teil 2: Verkehrsleistung 2015 bis (voraussichtlich) 2025.

Die LVS geht davon aus, dass mit der zweiten Ausschreibung dieses Netzes keine wesentlichen Einsparungen erzielt werden können. Daher soll mit dieser Vergabe grundsätzlich das Status Quo-Angebot beibehalten und optimiert werden (Fahrplan, Fahrzeuge und Qualität).

Es sollen Angebotsausweitungen optional abgefragt werden, die vom Land zu verbindlichen Preisen bestellt werden können, falls die Ausschreibung ein ausreichend gutes wirtschaftliches Ergebnis bringen sollte.

Eine weitere Option ist der Halt der Expresszüge in Glückstadt. Die LVS geht davon aus, dass dieser Halt mit den gegebenen Rahmenbedingungen (Fahrplan und Fahrzeuge) technisch nicht ganztägig möglich ist. Sollte ein Bieter dies im Rahmen seiner Betriebsplanung für die Ausschreibung anders bewerten, so kann er diesen Halt mit verbindlichen Kosten anbieten.

Fahrplan Glückstadt

Die genannte Option ist ein Ergebnis der aktuellen politischen Diskussion um das künftige Fahrplanangebot für Glückstadt. Mit dem neuen Fahrplan für das Netz Mitte ab 2014 ist der ganztägige Halt der Expresszüge in Glückstadt nicht mehr möglich. Für die ‚Bahn‘-Verbindungen von Itzehoe über Glückstadt nach Hamburg werden jedoch Verbesserungen erreicht (stündliche direkte Anbindung an HH Hbf und Halbstundentakt zur HVZ mit ergänzenden Verbindungen nach HH Altona sowie Ausweitung der Sitzplatzkapazitäten). Das Land hat im März 2013 folgende zusätzliche Verbesserungen zugesagt:

- 2 zusätzliche Zugpaare von / nach Hamburg Altona zur HVZ

- 6 zusätzliche Halte der Express-Züge in Tagesrandlage (morgens 3 nach HH Altona, abends 3 von HH Altona). Zu diesen Tageszeiten stehen dem Halt der Expresszüge in Glückstadt keine Anschlüsse in Heide und HH Altona entgegen.

Die genannten Verbesserungen werden zunächst für ein Jahr bestellt und die Nachfrage in diesen Zügen erhoben.

In der anschließenden Diskussion bittet Herr Arp um Erläuterung der Option für den Halt in Glückstadt. Es wirke so, als ob der Aufgabenträger nicht wisse, was er wolle. Herr Wewers führt aus, dass die Bieter nicht zu Angeboten gezwungen werden können, die nicht umsetzbar sind. Es sei aber vielleicht möglich, dass ein Bieter im Rahmen seiner Detailplanung zu einer anderen Bewertung komme.

Herr Dr. Breyer fragt, ob die Züge mit Internetempfang und Videoüberwachung ausgestattet werden sollen. Herr Schulze stellt dar, dass für beides die Kosten noch abzuschätzen seien. Auf Basis dieser Schätzung solle entschieden werden.

Herr Dr. Tietze bittet um Darstellung, ob die Werkstatt in Husum an den Bereitsteller oder das künftige EVU übergehen solle und ob ein Personalübergang vorgesehen sei. Herr Schulze führt aus, dass derzeit die Möglichkeiten für einen Werkstattübergang an das EVU (verantwortlich für die Fahrzeuginstandhaltung) geprüft würden, ebenso wie für einen möglichen angeordneten Betriebsübergang. Herr Wewers ergänzt, dass die Mitarbeiter der EVU bereits durch die bestehenden Tarifverträge zwischen EVU und Gewerkschaften gute Bedingungen für einen Wechsel zu einem neuen Betreiber hätten.

Es wird vereinbart, dass die wesentlichen Eckpunkte der Ausschreibung dem Wirtschaftsausschuss vorab zur Kenntnis gegeben werden.

2. Infrastrukturprojekte SPNV (Herr Schulz)

2.1 S 4

Die Vorentwurfsplanung für die S 4 ist weitgehend abgeschlossen. Gegenüber den ersten Schätzungen, die auf einer Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg basierten, ist eine deutliche Kostensteigerung zu vermelden. Die Planungen wurden und werden in zahlreichen Terminen vor Ort vorgestellt und diskutiert. Dass es zu Widerstand einzelner Anrainer gegen das Projekt kommt, ist aufgrund der Betroffenheiten nicht zu vermeiden. Grundsätzlich wird das Projekt aber durch einen breiten Konsens auch vor Ort getragen. Bei der Finanzierung des Projektes ist es wichtig, den gemeinsamen Nutzen für Fern-, Güter- und Nahverkehr herauszustellen (Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren). Es handelt sich nicht um ein reines Nahverkehrsprojekt. Schleswig-Holstein und Hamburg versuchen für die nun anstehende Entwurfsplanung, die DB AG stärker in die Pflicht zu nehmen, ohne von den DB-Planungsgesellschaften abhängig zu werden. Für das Vorhaben wurde auf Initiative Hamburgs und unter maßgeblicher Mitwirkung der LVS ein Antrag auf EU-Mittel für das Transeuropäische Netz gestellt.

2.2 S 21

Erste Zwischenergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung („Standardisierte Bewertung“) für die S 21 liegen vor. Der Faktor liegt deutlich über 2,0 und übertrifft deutlich die Erwartungen. Da die baulichen Maßnahmen überschaubar (Elektrifizierung) sind, wäre eine relativ rasche Umsetzung des Projektes möglich, sofern seitens HH eine Möglichkeit zur Finanzierung erforderlicher zusätzlicher Betriebsleistungen auf Hamburger Gebiet gefunden wird. Seitens der Abgeordneten wird die Möglichkeit einer schnellen Projektumsetzung begrüßt.

2.3 Kiel - Schönberger Strand

Die Vorentwurfsplanung für die Reaktivierung der Strecke von Kiel zum Schönberger Strand ist ebenfalls abgeschlossen. Sie wurde durch die AKN erstellt. Derzeit wird die zukünftige Betreiberschaft geklärt (derzeit Seehafen Kiel, VKP und VVM Museumseisenbahn). Vor Ort wurde die

Kommunikation insbesondere zum Bahn-Bus-Konzept kritisiert. Seitens der LVS konnte aber nicht eher darüber informiert werden, da die VKP Vorbehalte gegen eine frühere Kommunikation hatte. Grundsätzlich handelt es sich bei der Strecke um eine Ertüchtigung einer auch heute befahrenen Infrastruktur. In Teilbereichen (Bahnhöfe) sind aber umfangreichere Bauarbeiten erforderlich, so dass dort Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen. Eine Inbetriebnahme ist daher nicht vor 2015 möglich.

Herr Vogt bittet im Zusammenhang mit der Diskussion über die anstehenden Projekte noch um Informationen über die geplante Verbindung Kellinghusen – Wrist. Hier wird derzeit im Rahmen der Diskussion des LNVP eine ergebnisoffene Prüfung durchgeführt.

3. Ausschreibung Netz Mitte (Herr Wewers)

Das neue Fahrplankonzept für das Netz Mitte verändert die bisherigen Verbindungen zwischen Flensburg/Kiel/Wrist/Itzehoe und Hamburg. Ziele sind die bessere Verteilung der großen und weiter steigenden Verkehrsnachfrage von und nach Hamburg, die Entlastung der in den Hauptverkehrszeiten überfüllten Züge und die Finanzierbarkeit des Angebotes. Die RE-Züge sollen von Flensburg und Kiel die Fahrgäste schneller nach Hamburg bringen und daher ab Elmshorn nicht mehr halten, für die starken Pendlerverkehre sollen Regionalbahnen mit deutlich höherer Kapazität als heute verkehren. Mit der Beschleunigung der RE-Züge, mehr Verbindungen und höheren Kapazitäten ab Ende 2014 werden Angebote auch für den dann beginnenden Ausbau der A 7 geschaffen.

Damit sollen die RE-Züge nicht mehr in Pinneberg halten, Richtung Kiel müssen Reisende aus Pinneberg von Ausnahmen abgesehen in Elmshorn umsteigen. Tornesch erhält mit stündlichen Zügen nach Hamburg Hbf deutlich mehr Verbindungen als heute, allerdings keinen RE-Halt. Diese Veränderungen wurden im April 2012 mit der Vergabe des Netzes Mitte der Öffentlichkeit vorgestellt. Z.Z. führt die LVS Gespräche vor Ort mit dem Kreis, den Städten Pinneberg und Tornesch und prüft Änderungsvorschläge.

Die Abgeordneten bitten um Prüfung, ob das Konzept mehr direkte Verbindungen für Pinneberg zulasse und welche Kosten für einen Regelhalt der RE in Pinneberg entstehen.

4. LNVP 2013 bis 2017 (Frau Coordes)

In den zurückliegenden Sitzungen wurde die Historie der vorherigen Pläne bereits vorgestellt. Der vierte LNVP solle mehr ein Mobilitätsplan als ein reiner SPNV-Plan sein. Der fertiggestellte Entwurf liegt derzeit dem MWAVT vor und unterliegt somit noch dem Vorbehalt der Zustimmung.

Eine Grundlage des LNVP ist das Gutachten „Lebenswelten und Mobilität in Schleswig-Holstein“ (zu finden unter <http://www.nah.sh/lvs/downloads/>). Es prognostiziert die Veränderung des ÖPNV-Aufkommens aufgrund sich ändernder Werte- und Lebensvorstellungen der Menschen.

Weiterer wichtiger Baustein des LNVPs ist die touristische Nachfrage. Wesentliche Wünsche der Touristen wurden im Vorfeld untersucht.

Auch dieser LNVP wird Maßnahmen aufzeigen, die innerhalb seiner Laufzeit umgesetzt werden sollen (Band I) und perspektivisch den Blick in die nähere Zukunft richten (Band II). In Band II sind Maßnahmen benannt, die notwendig wären, um eine nachhaltige Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erreichen. Als Ziel ist die Steigerung um Plus 50 % benannt.

Zum Bus ÖPNV werden mangels Datenmaterial keine konkreten Aussagen getroffen. Die Planung obliegt zudem den regionalen Aufgabenträgern.

In der anschließenden Diskussion hinterfragt Herr Dr. Tietze die Notwendigkeit, den LNVP in zwei Bände zu gliedern. Aus seiner Sicht gehören die für Band II vorgesehenen Inhalte mit in

den Nahverkehrsplan. Es dürfe nicht passieren, dass Band II als „Spinnerei“ von den Lesern verstanden wird.

Herr Meienberg und Herr Sörensen erläutern, dass es sich um einen LNVP handelt, der aus zwei Bänden besteht. Mit Band II wolle man die Grundlagen für eine politische Diskussion über die Weiterentwicklung des ÖPNV in Schleswig-Holstein legen.

Verschiedenes

- Herr Dr. Tietze bittet um eine Einschätzung zum Thema Fahrradmitnahme. Es wird vereinbart, dieses Thema zur nächsten Sitzung vorzubereiten.
- Auf die Frage zu den Hintergründen der negativen Berichterstattung des SHZ und der KN zum Thema „Pünktlichkeit der Bahn“ erläutert Herr Wewers, dass sich diese auf einen Artikel der Süddeutschen Zeitung stützt, die eine eigene Pünktlichkeitsmessung für Fernverkehrsverbindungen durchgeführt hat. Die Pünktlichkeit im Schleswig-Holsteinischen SPNV ist wesentlich besser. Leider wurde diese Differenzierung in der SHZ nicht vorgenommen.
- Weiterhin bittet Herr Dr. Tietze zu prüfen, ob und wie bei einer möglichen Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg eine Durchbindung bis Westerland erfolgen könne.
- Herr Wewers berichtet, dass die Freie und Hansestadt Hamburg das Vergabeverfahren für die S-Bahn Hamburg abgeschlossen hat. Schleswig-Holstein ist an der vergebenen Leistung finanziell beteiligt. Die Vergabeempfehlung soll am 13.06.2013 im Finanzausschuss SH beraten werden.

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

Der nächste Termin war für den 07.08.2013 geplant, auf Wunsch von Herrn Vogt wurde er inzwischen verlegt und findet nun am 12.08.2013 um 14:00 Uhr statt.



Petra Coordes, den 02.07.2013

Anlagen:

- Folien der heutigen Sitzung
- Mail DB Netz AG zum Halt in Glückstadt

Verkehrspolitischer Beirat der LVS

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. Vierter LNVP
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte inkl. Pinneberg und Tornesch
5. Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand
6. Diverses

Produkte:

- Express HH Altona – Westerland
- Bahn Itzehoe – Heide

Fahrplan:

- Stundentakt für beide Produkte
- HVZ-Verdichter
Niebüll - Westerland
- Angebotsausweitung im Sommer
(Kapazitäten und Fahrten)

Angebotsumfang 2012:
ca. 4,0 Mio. Zug-km

Betreiber 2005-2015:
Nord-Ostsee-Bahn GmbH

Netzlänge: 238 km; 19 Stationen



1) Geringe Infrastrukturkapazität - insbesondere

- => Niebüll – Westerland
- => Elmshorn – HH
- => Verbindungsbahn HH / HH Hbf

Folgen:

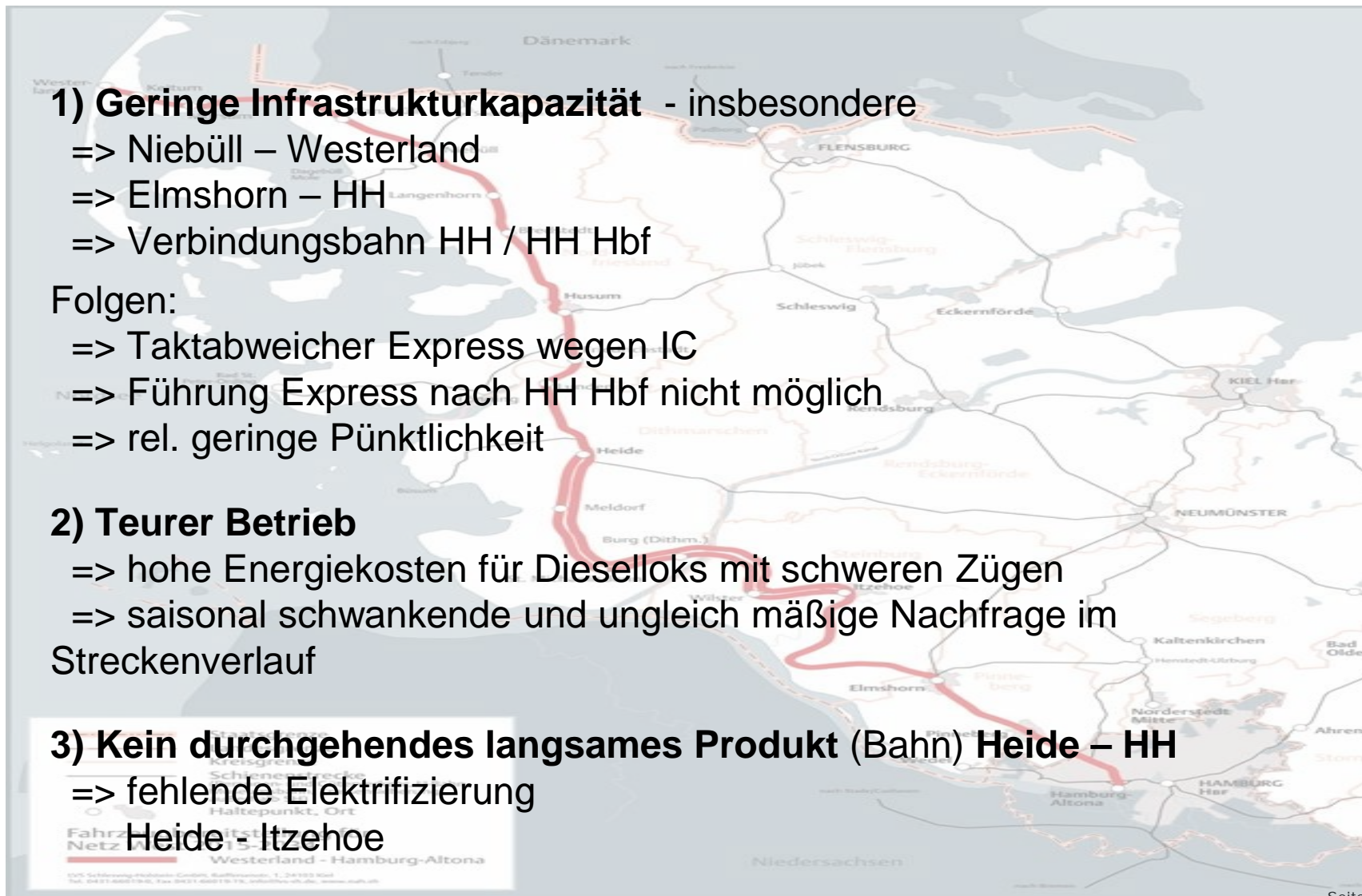
- => Taktabweicher Express wegen IC
- => Führung Express nach HH Hbf nicht möglich
- => rel. geringe Pünktlichkeit

2) Teurer Betrieb

- => hohe Energiekosten für Dieselloks mit schweren Zügen
- => saisonal schwankende und ungleichmäßige Nachfrage im Streckenverlauf

3) Kein durchgehendes langsames Produkt (Bahn) Heide – HH

- => fehlende Elektrifizierung
- Heide - Itzehoe



Wiedereinsatzgarantie (WEG) Land SH => NOB/HSB

- => für die 90 Reisezugwagen der NOB (nicht Loks und Triebwagen)
- => Land garantiert Einsatz der Flotte über gesamte Lebensdauer (mindestens 25 Jahre: 2005-2030)

Folgevergabe in zwei Teilen

Teil 1: Fahrzeugbereitstellung

- Übernahme 90 Reisezugwagen von NOB / HSB
- Beschaffung 15 Dieselloks und 3 Dieseltriebwagen
- Bereitstellung an EVU für 19 Jahre (bis 2034)
- Vergabeverfahren läuft; Zuschlag für Mitte 2013 geplant

Teil 2: Verkehrsleistung (mit vorgegebenen Fahrzeugen)

- Vergabeverfahren für Mitte 2013 – Mitte 2014 geplant

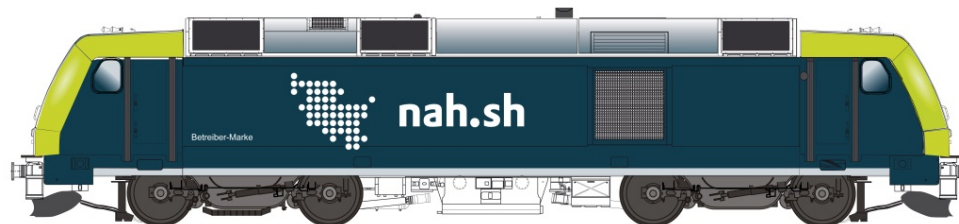
LVS erwartet keine wesentlichen Einsparungen für Folgevergabe 2015-2025

Vertragsgestaltung grundsätzlich: ,Optimierung des Status Quo‘

Fahrzeuge: - Heutige Fahrzeuge
- ggf. kleinere Optimierungen der Ausstattung

Fahrplan: Status Quo mit Optimierungen (s. folgende Folien)

Qualität: Wie aktueller Vertrag mit Qualitätsmanagementsystem (QMS) – Kundenbefragungen und Qualitätstester
Anpassungen Qualitätssteuerung im Detail



Geplante Verbesserungen:

- Beschleunigung Heide – Hamburg-Altona um 5 bzw. 6 Minuten
- Neuausrichtung Pendelzug Heide – Itzehoe
=> deutlich verbesserte Anschlüsse Richtung Husum/Westerland und HH Hbf

Optionale Verbesserungen - abhängig von Ausschreibungsergebnis (€):

- 1 Sprinterzug Westerland (ab 6:52 Uhr) – Hamburg (an 9:26 Uhr) an Mo-Fr;
Fahrzeit 2 Stunden 34 Minuten
- ‚Sylter Strandexpress‘
=> 2 Sprinter-Zugpaare an Sa+So
morgens Hamburg – Westerland; nachmittags Westerland – Hamburg
- 3 zusätzliche Direktverbindungen Meldorf / St. Michaelisdonn / Burg <=> Hamburg
=> 1 in Morgen-HVZ nach Hamburg, 2 in Nachmittags-HVZ nach Dithmarschen
- Option ‚Halt in Glückstadt‘

- Ursprüngliche Planung: Stundentakt nach Hamburg Hbf, in der HVZ Verstärker nach Hamburg-Altona
- Wunsch aus Glückstadt nach mehr Halten, bekannte politische Diskussion
- **Entscheidung des Landes im März 2013:**
- ***Bereits bekannt:*** Zwei zusätzliche Züge der nordbahn morgens nach Hamburg-Altona (ab Glückstadt um 4:27 und 5:27) und zwei zusätzliche Züge der nordbahn nachmittags ab Hamburg-Altona um 14:55 Uhr und 15:55 Uhr.
- Vertragliche Zusatzkosten für das Land: ca. 600 T€
- ***Neu:*** Halt von NOB-Zügen in Glückstadt, soweit fahrplantechnisch möglich:
 - Glückstadt ab 5:47 Uhr / Hamburg Altona an 6:25 Uhr
 - Glückstadt ab 6:47 Uhr / Hamburg Altona an 7:25 Uhr
 - Glückstadt ab 7:47 Uhr / Hamburg Altona an 8:25 Uhr
 - Hamburg Altona ab 20:39 Uhr / Glückstadt an 21:13 Uhr
 - Hamburg Altona ab 21:39 Uhr / Glückstadt an 22:13 Uhr
 - Hamburg Altona ab 22:33 Uhr / Glückstadt an 23:13 Uhr
- Die zusätzlichen Züge werden für ein Jahr bestellt. Die Verkehrsnachfrage, insbesondere die Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Züge innerhalb des neuen Angebots, wird regelmäßig erfasst.

Themen

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. **Vierter LNVP**
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte: Pinneberg und Tornesch
5. Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand
6. Diverses

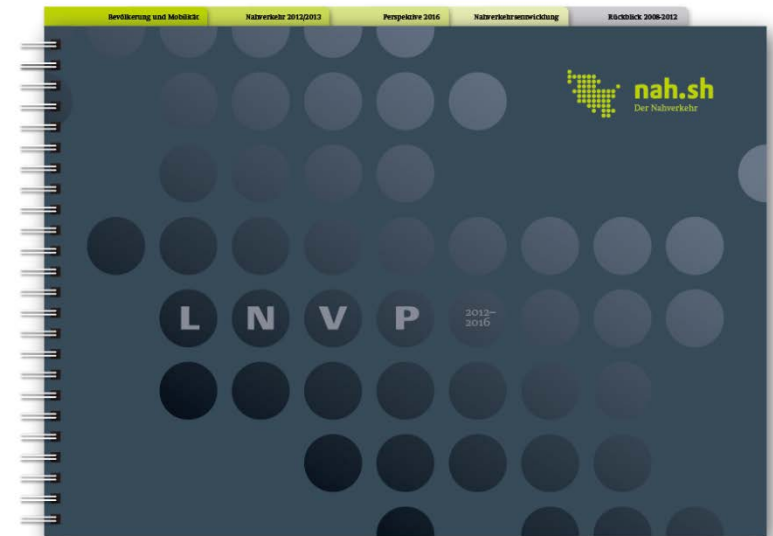
Der vierte LNVP (2013 – 2017)

Herausforderungen an den Nahverkehr und den neuen LNVP

Petra Coordes, LVS

05. Juni 2013, Verkehrspolitischer Beirat

Bausteine des neuen LNVP - Milieus

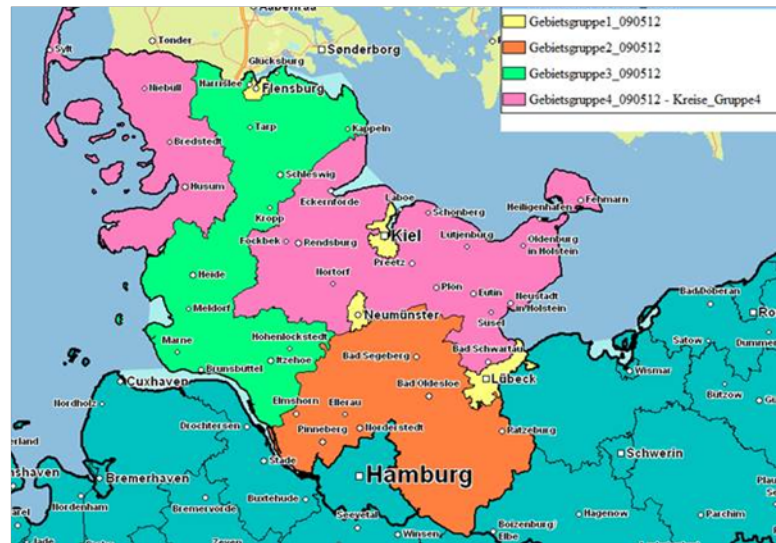




Sinus-Milieus®: Beispiel Traditionelle

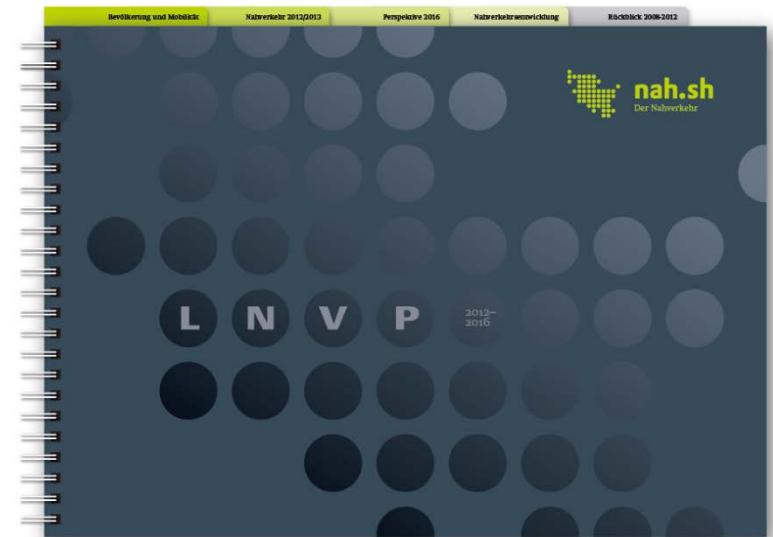
Modal split	S-H	Steinburg, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg	Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Plön, Ostholst.	Pinneberg, Bad-Segeberg, Stormann, Herzogtum L.	Kiel, Lübeck, Flensburg, Neumünster
2012	6,6%	5,6%	5,3%	6,0%	10,3%
2025	7,0%	5,9%	5,7%	6,6%	10,8%

Veränderung 2012-2025



Prognose: Milieuentwicklung wirkt sich positiv auf den modal split aus.

Bausteine des neuen LNVP - Touristen



Aus Sicht der Urlauber hakt es vor allem bei der Mobilitäts-Information vor Ort. In diesem Zusammenhang wird auch die Einstellung der Einheimischen kritisiert.

„Man würde das mit dem Bus schon auch öfter benutzen. Aber es ist einfach zu teuer. **Da geht man auch schon von aus.**“
(OH, Neue Familie)

„Keiner weiß, wann ein Bus fährt und wo er hält. **Die Leute hier raten einem, mit dem Auto zu fahren.**“
(NF, Anspruchsvolle Genießerin)

„Zum Beispiel die Info-Ständer: Linke Seite: NOB-Zettel, gleich daneben Fahrpläne der DB. **Da ist mir als Kunde doch egal, von welchem Unternehmen die sind, ich will doch nur die günstigste Preisauskunft wissen.**“ (NF, Neue Familie)

„Als ich bei der Unterkunft angerufen habe, da hat die Frau gar nicht gefragt, wie man her kommt. **Sie hätte ja auch mal fragen können, ob wir mit dem Zug kommen und ob sie uns abholen soll.** Oder ähnliches. Sie hat es gar nicht in Erwägung gezogen.“
(RZ, Neue Familie)

„Wir wollten die Fahrt nach Sylt machen, aber fanden niemanden, wo wir es buchen konnten. Touristeninfo-Terminal in der Innenstadt war die ganze Zeit zu. **Keine Möglichkeit, genaue Infos zu bekommen.**“ (NF, Anspruchsvolle Genießerin)

In der Information gibt es ein Häuschen mit Fahrplänen, **aber man sieht nicht, wie das Haltestellen-Netz funktioniert und wo sie sind.** Fährt er ab ZOB oder ab einer anderen Haltestelle?“
(NF, Best Ager)

„Wir sind dort [am Bahnhof] **gut informiert worden.** Wir haben die Fahrt nach Sylt gemacht, dabei wurde uns gleich gesagt, dass wir beim Bus Bescheid geben sollen und wie es weitergeht mit Schiff, Bus etc. Das Personal hat sich bei Verspätungen gekümmert.“ (NF, Best Agerin)

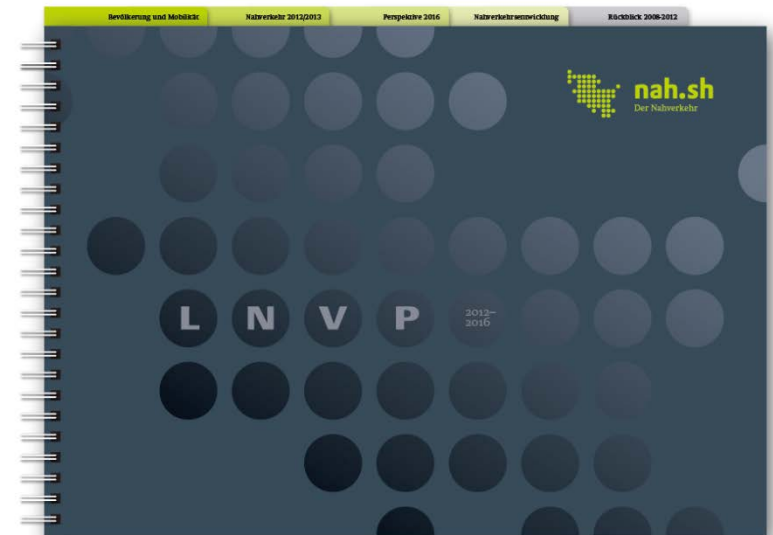
„Wir haben auch versucht, Busverbindungen innerhalb Husums zu bekommen. Aber **die Touristeninformation kennt sich nicht aus,** die wussten nicht, welche Busse es gibt und wann sie fahren.“ (NF, Best Ager)

„In unserem Hotel liegt nichts aus, liegt das am Hotel oder an der Touristeninformation/ der Stadt? **Ich fühle mich nicht gut informiert,** aber vielleicht gibt es ja gutes Infomaterial?“ (NF, Best Ager)

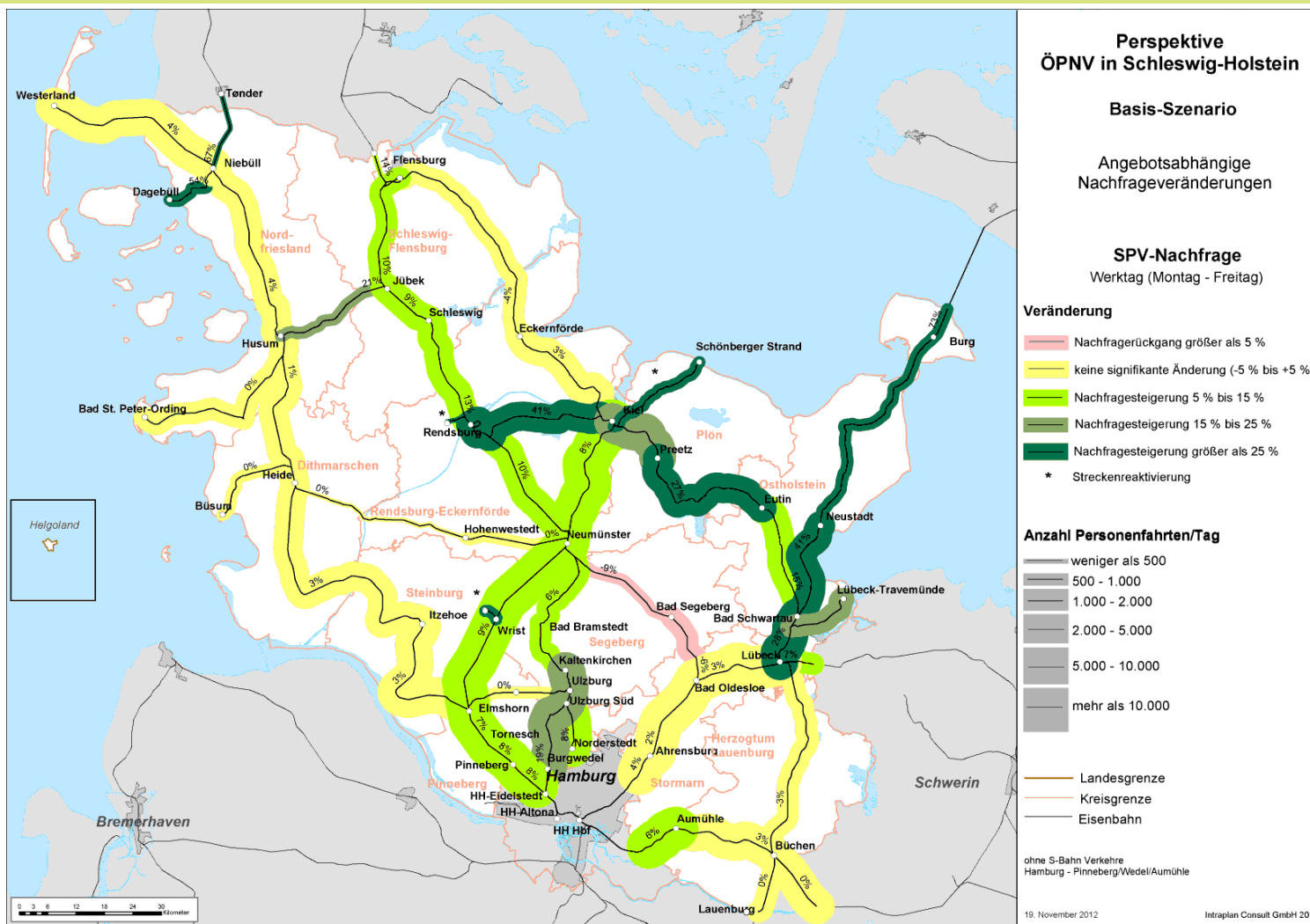
Quelle: NIT (2012): Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein (in Bearbeitung, im Auftrag der LVS)

Bausteine des LNVP

Band I: Szenario „Offensive Nahverkehr“

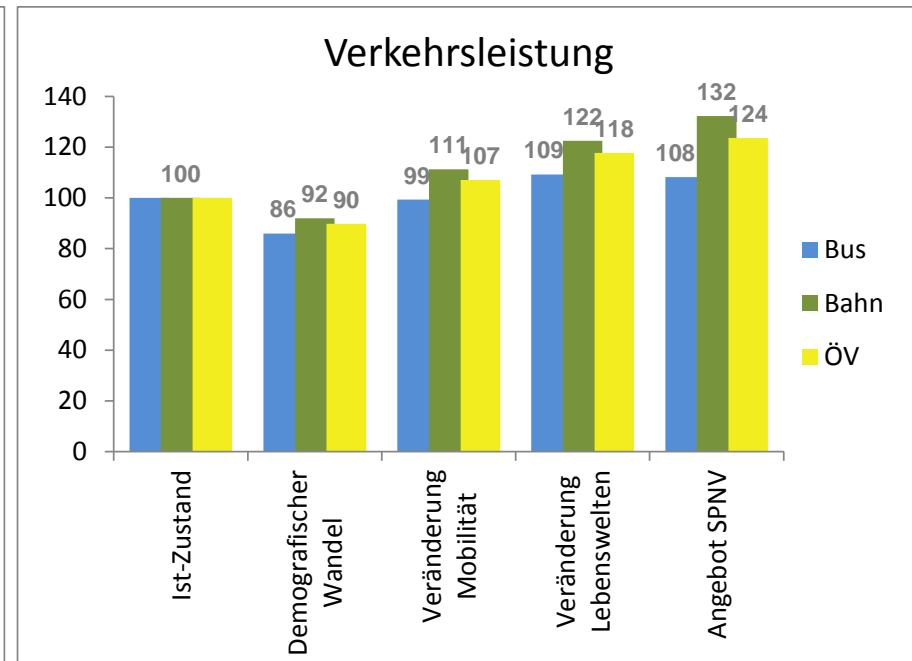
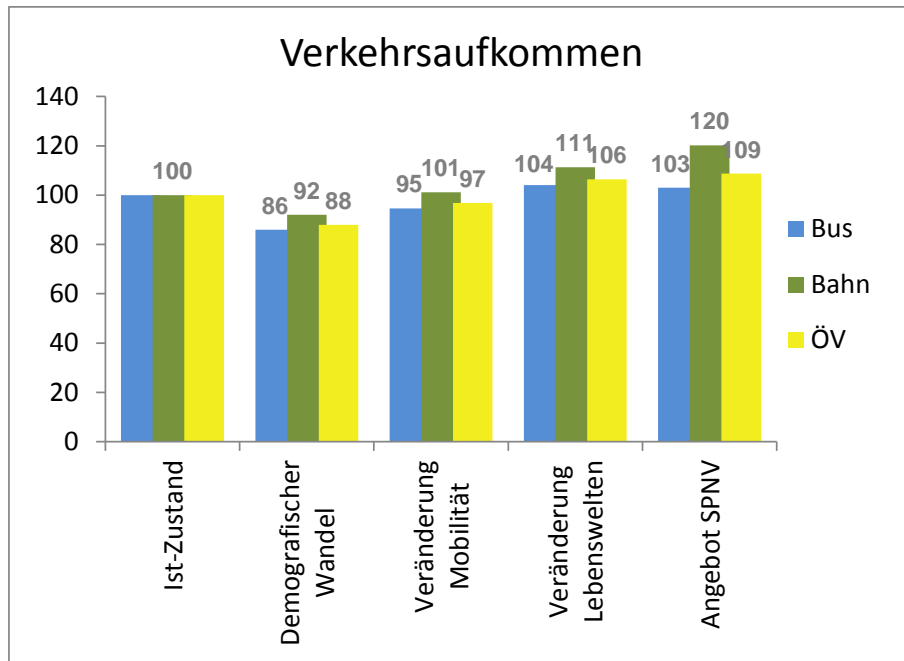


Bausteine LNVP – Perspektive ÖPNV - Band I: Szenario „Offensive Nahverkehr“



Auf einzelnen Streckenabschnitten steigt die Nachfrage um bis zu 41 Prozent!

Bausteine LNVP – Perspektive ÖPNV - Band I: Szenario „Offensive Nahverkehr“



Personen ab 14 Jahren

Durch gesicherte Angebotsmaßnahmen kann die Bahn ihren Marktanteil in Schleswig-Holstein um ca. 8% (Verkehrsleistung) erhöhen.

01 Band

Perspektiven für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein

- 1.1 Was wollen die Kunden?
- 1.2 Bevölkerungsstruktur
- 1.3 Mobilitätsstrukturen
- 1.4 Milieus
- 1.5 Tourismus
- 1.6 Wirtschaft
- 1.7 Klimaschutz durch Nahverkehr

Weiterentwicklung des Nahverkehrs

- 2.1 2.1.1 Schwerpunkte bisher- Schwerpunkte morgen
- 2.1.2 „Offensive Nahverkehr“
- 2.2 Angebot
 - 2.2.1 Bahn
 - 2.2.2 Bus
 - 2.2.3 Weiterentwicklung des Angebotes
- 2.3 Infrastruktur
 - 2.3.1 Bahnstrecken
 - 2.3.2 Stationen und Haltestellen
 - 2.3.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur
- 2.4 Qualität
 - 2.4.1 Qualitätsmanagementsystem
 - 2.4.2 Die nah.sh-Garantie
- 2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif
 - 2.5.1 Bisherige Entwicklung
 - 2.5.2 Weiterentwicklung
- 2.6 Kommunikation und Werbung
 - 2.6.1 Stand der Nahverkehrskommunikation
 - 2.6.2 Weiterentwicklung
- 2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein
- 2.8 Wettbewerb im Nahverkehr
 - 2.8.1 Die Situation in Deutschland
 - 2.8.2 Wettbewerbskonzept
 - 2.8.3 Verkehrsverträge

Umsetzung der Maßnahmen

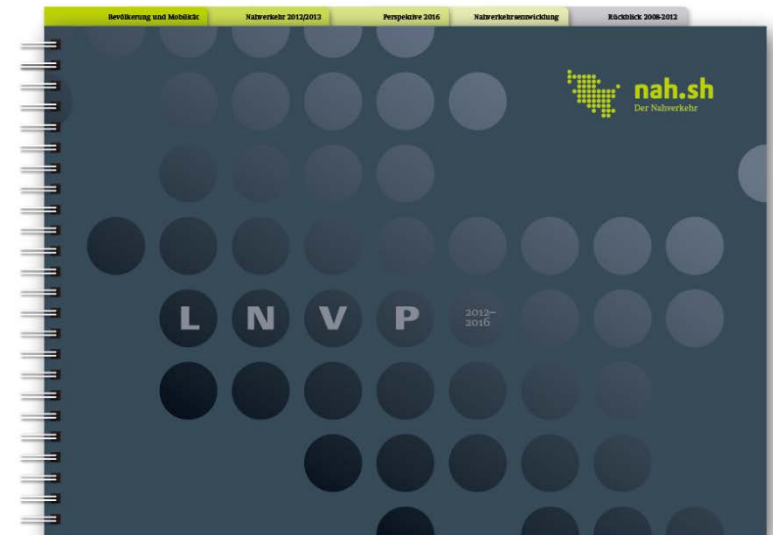
- 3.1 Finanzierung
 - 3.1.1 Öffentliche Finanzmittel
 - 3.1.2 Fahrgeldeinnahmen
 - 3.1.3 Fördermittel
 - 3.1.4 Mittelverfügbarkeit
- 3.2 Kosten
 - 3.2.1 Kosten und Finanzierung „Offensive Nahverkehr“
 - 3.2.2 Möglichkeiten der Kostensenkung und Effizienzsteigerung
- 3.3 Nahverkehr im Dialog

Anhang

- 4.1 Rückblick Maßnahmen landesweiter Nahverkehrsplan 2008– 2012
- 4.2 Abbildungsverzeichnis
- 4.3 Abkürzungsverzeichnis
- 4.4 Quellenverzeichnis

Bausteine des LNVP

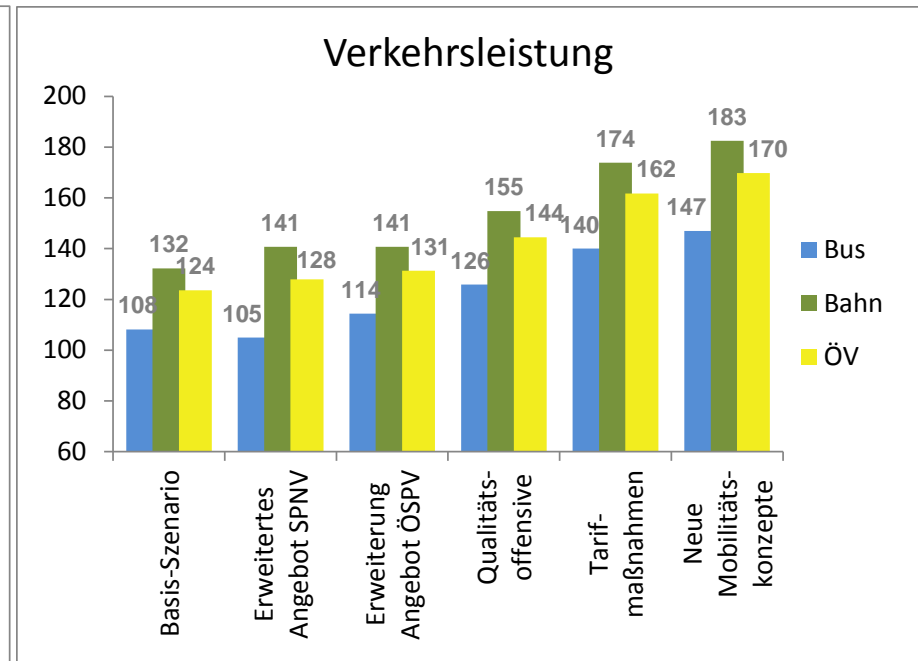
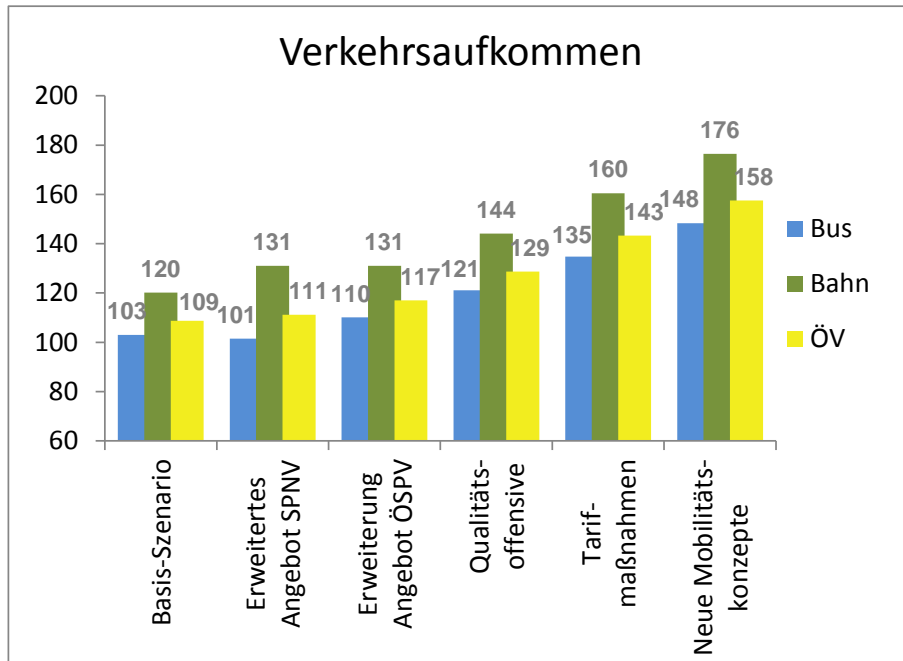
Band II: Szenario „Plus 50 %“



Was muss angebotsseitig geschehen, damit der ÖV-Marktanteil um 50 % steigt?

- die Nutzungsschwelle für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel muss abgebaut werden
- Angebotslücken (räumlich oder zeitlich) müssen geschlossen werden.
Die durchgängige Verfügbarkeit von Angeboten des öffentlichen Verkehrs kann einen Wandel der grundlegenden Einstellung zum ÖPNV bewirken.
 - Integration alternativer Verkehrsangebote
Taxi, Mietwagen, Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, E-Bike, Call-a-bike, Bürgerbus, ...
 - Der ÖV muss dem Fahrgast die Aufgabe abnehmen, die jeweils günstigste Kombination zu finden, und eine Mobilitätsgarantie entwickeln.
 - Neue Informationstechnologien können die Einführung kombinierter Angebote unterstützen.

- Weitere Angebotsmaßnahmen SPNV
Kürzere Fahrzeiten, dichtere Takte, mehr Direktverbindungen, Reaktivierungen
- Angebotsmaßnahmen ÖSPV
Stadt-Regional-Bahn Kiel, Erweiterung Stadtbusverkehre, SH-Busse
- Qualitätsoffensive ÖV
Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Information
- Tarifmaßnahmen
Harmonisierung der Tarife, Senkung der Tarife um 20%
- Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte



Personen ab 14 Jahren

Die Nachfrage im Bahnverkehr steigt um ca. 56 Prozentpunkte (Verkehrsaufkommen) bzw. 51 Prozentpunkte (Verkehrsleistung).

Beim Bus betragen die Nachfragesteigerungen ca. 48 Prozent

- Durch umfassende Maßnahmen im ÖV-Sektor können die Ziele erreicht werden.
- Neben Angebotsverbesserungen sind hierzu umfassende begleitende Maßnahmen erforderlich, die ihre Wirkung gleichermaßen im Bahn- und Busbereich entfalten:
 - Qualitätsverbesserungen
 - Tarifmaßnahmen
 - Integration alternativer Verkehrsangebote
- Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert eine bessere Finanzmittelausstattung des ÖPNV.

02 Band

Plus 50 Prozent

- 1.0 Ziele
- 2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn
- 2.1 Angebotsmaßnahmen Bahn
- 2.2 Infrastrukturmaßnahmen Bahn
- 3.0 Weiterentwicklung des Schnellbusangebotes
- 4.0 Qualitätssicherung und Komfort (Qualitätsoffensive)
- 5.0 Fahrpreise und Tarife
- 6.0 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte
- 7.0 Verkehrspolitische Maßnahmen
- 8.0 Ergebnisse

Anhang

- 2.1 Rückblick Maßnahmen landesweiter
Nahverkehrsplan 2008–2012
- 2.2 Abbildungsverzeichnis
- 2.3 Abkürzungsverzeichnis
- 2.4 Quellenverzeichnis

Wie geht es weiter?

- Finale Abstimmung mit dem MWAVT
- Online-Beteiligung vsl. ab Juni 2013
- Parallele Gestaltung als e-magazine
- Entscheidung im Kabinett
- Veröffentlichung Herbst 2013

L

N

V

P

2013 –
2017

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Themen

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. Vierter LNVP
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte: Pinneberg und Tornesch
5. Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand
6. Diverses

Themen

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. Vierter LNVP
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte: Pinneberg und Tornesch
5. Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand
6. Diverses

Historie: Viele Verbesserungen seit 1967

- 1967 Eröffnung der S-Bahn nach Pinneberg
- Bis 1995: kein regelmäßiger Regionalverkehr von Pinneberg nach Hamburg
 - In der HVZ (6 und 9 Uhr) lediglich 4 direkte Züge nach Hamburg-Altona
 - Außerhalb der Hauptverkehrszeit immer Umstieg auf S-Bahn in Pinneberg
- 1995: Beginn des elektrischen Betriebs zwischen Hamburg und Kiel
 - Führung der RE zum Hamburger Hbf
 - Kein Halt der RE zwischen Elmshorn und Hamburg Dammtor
- Ab 1997: RE-Halt in Pinneberg (auf Initiative der LVS)
 - Zunächst jeder 2. RE
 - 1999: Halt aller RE in Pinneberg
- 2002: Integration des RE-Verkehrs in den Geltungsbereich des HVV
- 2003: Einführung von Regionalbahnen in der HVZ zwischen Itzehoe und Hamburg Hbf mit Halt in Pinneberg; Verzicht auf die HVZ-Verkehre der S21 von Pinneberg nach Hamburg Dammtor und Hbf
- 2012: Verlängerung von 3 /2 Regionalbahnen zum / vom Hamburger Hbf

Neue Fahrzeuge: mehr Platz und mehr Komfort



- 5- und 6-teilige Triebwagen der Marke Stadler FLIRT
- 260 und 320 Sitzplätze
- In der Hauptverkehrszeit Einsatz als Doppel- und Dreifachtraktion (580 – 900 Plätze)
- Heute Wagenzüge der DB mit 5 bzw. 6 Wagen in Einfachtraktion (416 bzw. 490 Plätze)



Das Schnell-Langsam-Konzept im Netz Mitte im Zulauf auf den Knoten Hamburg

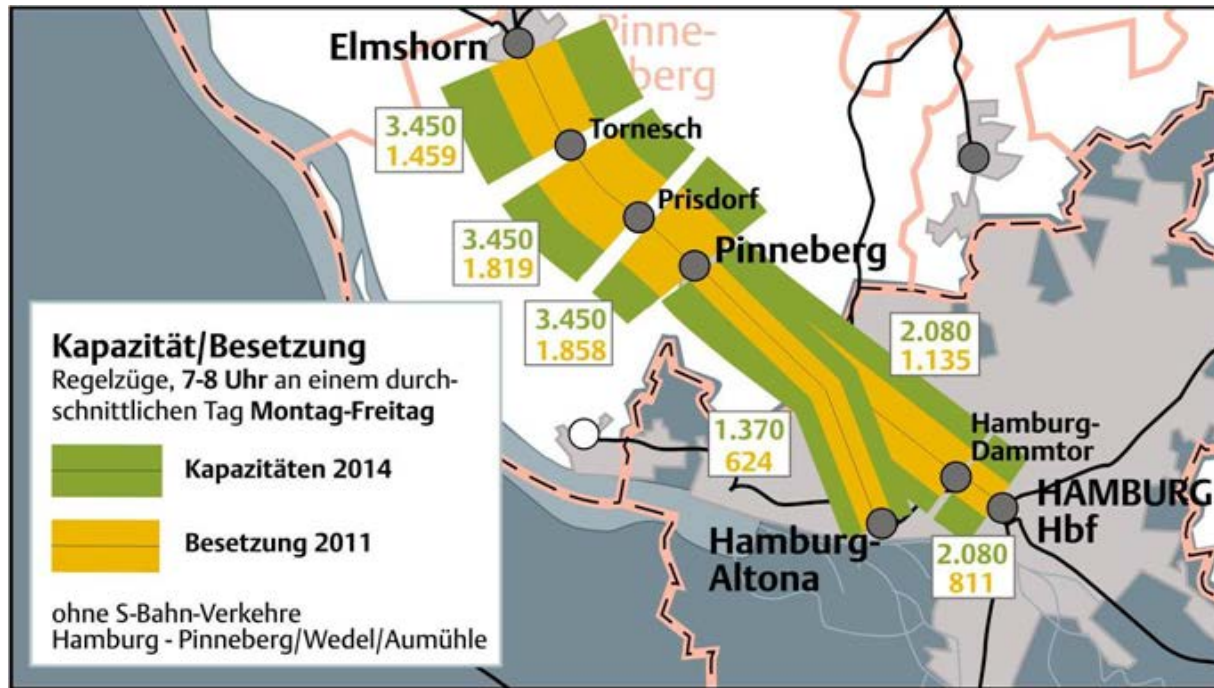


- Regionalexpresszüge sammeln die Fahrgäste in den entfernten Landesteilen; vom Rand der Metropolregion fahren sie ohne Halt in den Kern der Metropole
- Stadtexpress-Züge sammeln die Fahrgäste in der Metropolregion und fahren dann direkt in den Kern
- S-Bahnen sammeln und verteilen die Fahrgäste innerhalb der Kern-region

Motivationen für den neuen Fahrplan: bessere Verteilung der Sitzplatzkapazitäten, Beschleunigung, Finanzierbarkeit

- Der Abschnitt Elmshorn – Hamburg ist bereits heute hoch belastet, insbesondere der RE Kiel – Hamburg weist im Abschnitt ab Pinneberg sehr hohe Besetzungen auf.
- Für die Fahrgäste ist eine Trennung der Verkehrsströme Flensburg / Kiel / Neumünster – Hamburg und Pinneberg – Hamburg geboten.
- Der RE Kiel – Hamburg weist in Zukunft tagsüber die für den Nordabschnitt notwendigen 350 Plätze statt heute 668 Plätze auf.
- Der Abschnitt Pinneberg – Hamburg Hbf wird daher verstärkt durch eine neue Linie der Nordbahn, die bis zu 640 Plätze speziell für Pinneberg – Hamburg Hbf bietet und 1 Minute schneller ist.

Ab 2014: Mehr Sitzplätze



Besetzung der Züge 2011 und Kapazitäten ab 2014

	Stunde 7 - 8 Uhr		
	Mo-Fr, Regelzüge		
	Besetzung (Mo-Fr) 2011	Kapazität pro Abschnitt 2012	Kapazität pro Abschnitt 2014
Elmshorn - Tornesch	1.459	2.103	3.450
Tornesch - Prisdorf	1.819	2.103	3.450
Prisdorf - Pinneberg	1.858	2.103	3.450
Pinneberg - HH-Altona	624	935	1.370
Pinneberg - HH-Dammthor	1.135	1.168	2.080
HH-Dammthor - HH Hbf	811	1.168	2.080

Fahrplan ab Dezember 2014

- Richtung Hamburg:
 - Stundentakt nach Hamburg Hbf
 - Stundentakt nach Hamburg-Altona
 - HVZ-Verstärker nach Hamburg-Altona
 - S-Bahn wie heute im Zehnminutentakt
- Richtung Kiel:
 - zwei Verbindungen pro Stunde mit schnellem Umstieg in Elmshorn (HVZ).
Halbstundentakt ab Kiel von 14:29 bis 18:29
 - eine schnelle Umsteigeverbindung in der Nebenverkehrszeit
 - zusätzlich: morgens zwei RE in Richtung Kiel
 - abends weitere RE aus/in Richtung Kiel
 - Abfahrten in Kiel jeweils stündlich von 20:04 Uhr bis 0:04 Uhr
 - Abfahrten in Pinneberg jeweils stündlich von 22:02 Uhr bis 2:02 Uhr
- Richtung Rendsburg und Flensburg: erstmals morgens zwei direkte RE
- Richtung Elmshorn: 20-Minutentakt in der HVZ (zwei Züge pro Stunde in der Nebenverkehrszeit)

Vergleich der Zugfahrten 2013 und ab Dezember 2014

Direktverbindungen Züge von Pinneberg nach:	Fahrplan 2013			Fahrplan 2015						
	Hin	Rück	gesamt	RE	Hin NBE	RE / NBE*	RE	Rück NBE	RE / NBE*	gesamt
Hamburg-Altona	27	29	56	0	27	0	0	27	0	54
Hamburg Hbf	27	27	54	5	16	0	7	16	0	44
Elmshorn	73	74	147	5	44	0	7	43	0	99
Kiel	21	21	42	6	0	19	5	0	21	51
	S-Bahn	S-Bahn	S-Bahn	S-Bahn			S-Bahn			S-Bahn
Hamburg-Altona (S-Bahn)	105	104	209	105			104			209
Hamburg Hbf (S-Bahn)	105	104	209	105			104			209
Summe Richtung Elmshorn			189							150
Summe Richtung Hamburg**			319							307

* schnelle Umsteigeverbindungen Kiel - Pinneberg mit 10 Minuten Umstieg RE / NBE in Elmshorn

** Die S-Bahnen fahren von Hamburg-Altona via City-Tunnel nach Hamburg Hbf weiter

Künftig mehr Kapazitäten – aber nicht in allen RE

- Die Sitzplatzkapazität ist künftig insgesamt auch unter Berücksichtigung des Ausbaus der A7 ausreichend für die zu erwartende Nachfrage. Gleichwohl gibt es einzelne Züge, bei denen die Kapazitäten nicht ausreichen werden, die heutige Nachfrage in derselben Zeitlage zu befriedigen oder zusätzliche Fahrgäste aufzunehmen. Das betrifft die meisten der RE Kiel – Hamburg, die in der Lage des heutigen RE fahren.
- Folgende Verbesserungen für Pinneberg sind fachlich zu prüfen:
Halt der RE-Züge Hamburg – Kiel ab Pinneberg um
4:56 Uhr (Ankunft Kiel 5:55 Uhr)
7:36 Uhr (Ankunft Kiel 8:29 Uhr)
- Ausdehnung der Zeitraumes mit halbstündlicher Fahrtmöglichkeit Kiel – Pinneberg am Nachmittag

Anforderungen der Stadt Pinneberg

aus dem Gespräch Stadt Pinneberg/LVS vom 25. März und 21.5.2013

- Direktzüge morgens nach Kiel mit Halt in Pinneberg (Abfahrt in Pinneberg gegen 5:00 Uhr, 6:00 Uhr und 7:00 Uhr)
- Zwei Direkt-Verbindungen am Nachmittag mit Abfahrt in Kiel gegen 17:30 Uhr und 18:30 Uhr
- Halt von Expresszügen Richtung Hamburg Hbf

Anbindung Tornesch ab Dezember 2014

Anzahl der Direktverbindungen							
	Fahrplan 2013			Fahrplan 2015 (ab Dez. 2014)			
Direktverbindungen	Hin	Rück	gesamt	Hin	Rück	gesamt	Vergleich
Züge von Tornesch nach:							Fahrplan 2015 zu Fahrplan 2013
Hamburg-Altona	27	29	56	28	27	55	-1
Hamburg Hbf	8	7	15	16	16	32	17
Elmshorn	53	55	108	44	43	87	-21
Wrist	18	18	36	21	21	42	6
Neumünster	18	18	36	0	0	0	-36
- davon mit kurzem Umstieg in Elmshorn	-	-	-	21	23	44	8
Kiel (mit Umstieg in Elmshorn)	13	14	27	20	23	43	16
Itzehoe	30	29	59	25	24	49	-10
Heide	0	0	0	0	0	0	0

Themen

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. Vierter LNVP
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte: Pinneberg und Tornesch
5. **Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand**
6. Diverses

- Vorentwurfsplanung wird im Sommer abgeschlossen;
- Erste Ergebnisse wurden vor Ort präsentiert; Die Prüfung der Planung durch die DB AG erfolgt gerade;
- Gegenüber ersten Grobschätzungen sind die Kostenannahmen deutlich gestiegen
- Für die Fortführung der Planung wurde ein Antrag auf EU-Mittel (TEN-T) initiiert; Kostenvolumen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung: ca. 30 Mio. €; TEN-T-Förderung 50 % der Planungskosten, 10 % der Baukosten
- Die Standardisierte Bewertung mit Nutzen-Kosten-Untersuchung wird noch in 2013 durchgeführt;
- Es gilt einen Großteil der Finanzierung über Bundesmittel einzuwerben; hierfür ist der Nutzen der Entflechtung von Fern- und Nahverkehr herauszustellen;
- Außerdem muss es gelingen, die DB AG stärker in die Pflicht zu nehmen (Vorhabenträger für Entwurfs- und Genehmigungsplanung); hierfür LOI FHH-SH-DB

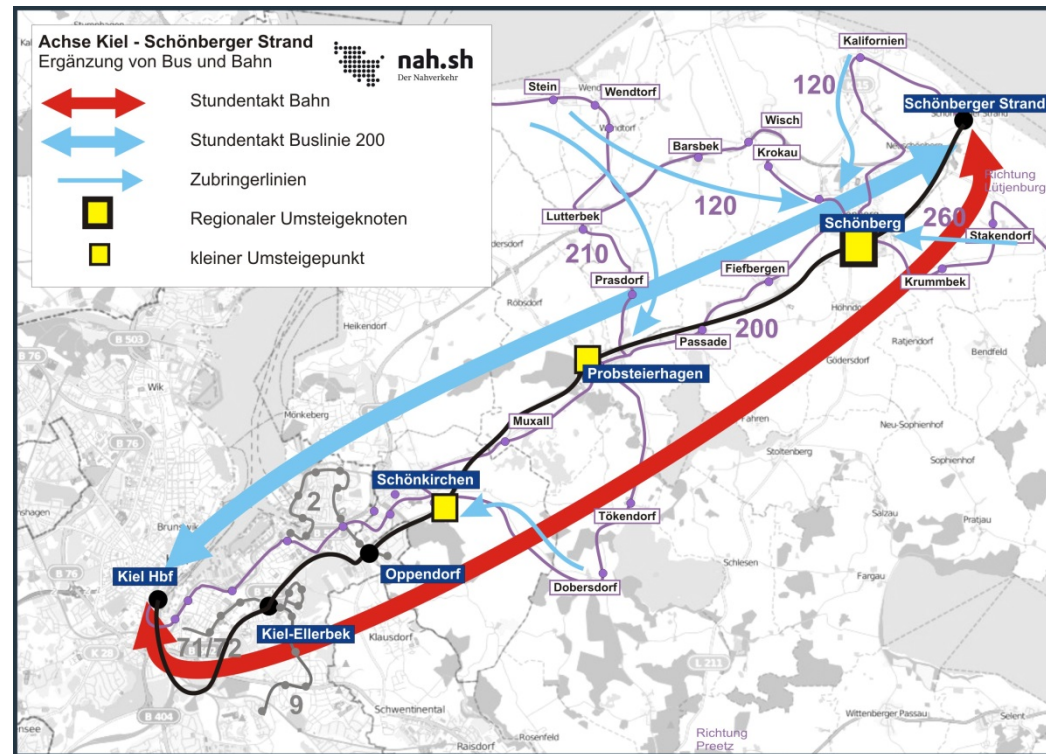


- Ein Zwischenschritt der Standardisierten Bewertung ist erfolgt; erste Zwischenergebnisse wurden dem Lenkungskreis aus Bund, FHH, Land SH, HVV und LVS vorgestellt;
- Es zeigt sich, dass ein deutlich positiver Nutzen-Kosten-Faktor erzielt werden kann (derzeit über 2,0, aber noch Abstimmung mit S-Bahn wg. genauer Fahrzeugzahl erforderlich);
- Im Zuge der Verhandlungen der S-Bahn HH mit Bombardier über neue S-Bahn-Fahrzeuge ist eine Beschaffung von Fahrzeugen für die S 21 berücksichtigt;
- Auch die Realisierung der Elektrifizierung und einiger flankierender Investitionen auf der AKN-Strecke ist mittelfristig möglich;
- Derzeit wird von einem Investitionsvolumen von knapp 50 Mio. € ausgegangen (Aufnahme in Bundes-GVFG möglich); Diese Investition ist mittelfristig realisierbar
- Schwieriger ist die Finanzierung der Betriebsleistungen



Sachstand Infrastrukturprojekte Schiene: Reaktivierung Kiel-Schönberger Strand

- Die Vorentwurfsplanung durch die AKN Eisenbahn AG wurde im April 2013 abgeschlossen;
- Derzeitiges Kostenvolumen ca. 30 Mio. €
- Die Ergebnisse wurden den Gemeinden vorgestellt;
- Derzeit erfolgt die Diskussion zukünftiger Betreibermodelle (da mit dem Seehafen Kiel, den Verkehrsbetrieben Kreis Plön und der VVM Museumsbahn derzeit drei Infrastrukturbetreiber vorhanden sind, ist dies nicht einfach);
- Es ist Ziel, einen Infrastrukturbetreiber für die Strecke zu finden (unabhängig von Eigentum);
- Das mit der VKP erstellte Bus-/Bahnkonzept sorgt vor Ort tlw. zu Unzufriedenheit; die mangelnde Kommunikation wurde kritisiert;



- Nun gilt es eine Vielzahl von Details zu lösen (Privatübergänge, genaue Ausgestaltung der Stationen)
- Noch in 2013 soll mit ersten Baumaßnahme an der Strecke begonnen werden;
- Für Teilbereiche (Stationen) sind aber Planfeststellungsverfahren erforderlich; daher Inbetriebnahme nicht vor 2015

Themen

1. Ausschreibung Netz West inkl. Glückstadt
2. Vierter LNVP
3. Information zum Sachstand „Datenschutz beim Online-Ticket“
4. Netz Mitte: Pinneberg und Tornesch
5. Infrastrukturprojekte: S 4, S 21 und Kiel-Schönberger Strand
6. Diverses

Claudia Gröschel (LVS)

Von: Joerg.Gerlach@deutschebahn.com
Gesendet: Mittwoch, 31. Oktober 2012 09:24
An: Jochen Kiphard (LVS)
Cc: Carsten.Springer@deutschebahn.com
Betreff: WG: Marschbahn hier: zusätzlicher Verkehrshalt Glückstadt
Anlagen: Konfliktokumentation bei Verkehrshalt Glückstadt Stand 1012.doc.zip

Hallo Herr Kiphard,

wie gestern telefonisch besprochen, habe ich versucht, anhand von Screenshots die fahrplantechnischen und somit konzeptionellen Auswirkungen darzustellen.

Folgende Voraussetzungen wurden angenommen:

Untersuchungszeitraum mit hinterlegter Infrastruktur des Jahresfahrplans 2011
Berücksichtigung des abgestimmten Betriebskonzepts des "Netz Mitte",
Fixe Abfahrtszeiten des Zuges Westerland - Hamburg in Heide zur Minute 2 und in Itzehoe zur Minute 37,
Ansatz eines neuen Haltes in Glückstadt mit einer Verkehrshaltezeit von 1,0 Minuten,
Konfiguration des Zuges Westerland - Hamburg mit ER 20, 6 Wagen, 140 km/h.

Der generelle Fahrzeitverlust bei einem Verkehrshalt von 1 Minute in Glückstadt beträgt je nach Konfiguration des Zuges zwischen 2,1 und 2,4 Minuten.

(See attached file: Konfliktokumentation bei Verkehrshalt Glückstadt Stand 1012.doc.zip)

Rückfragen gerne.

Gruß

Jörg Gerlach

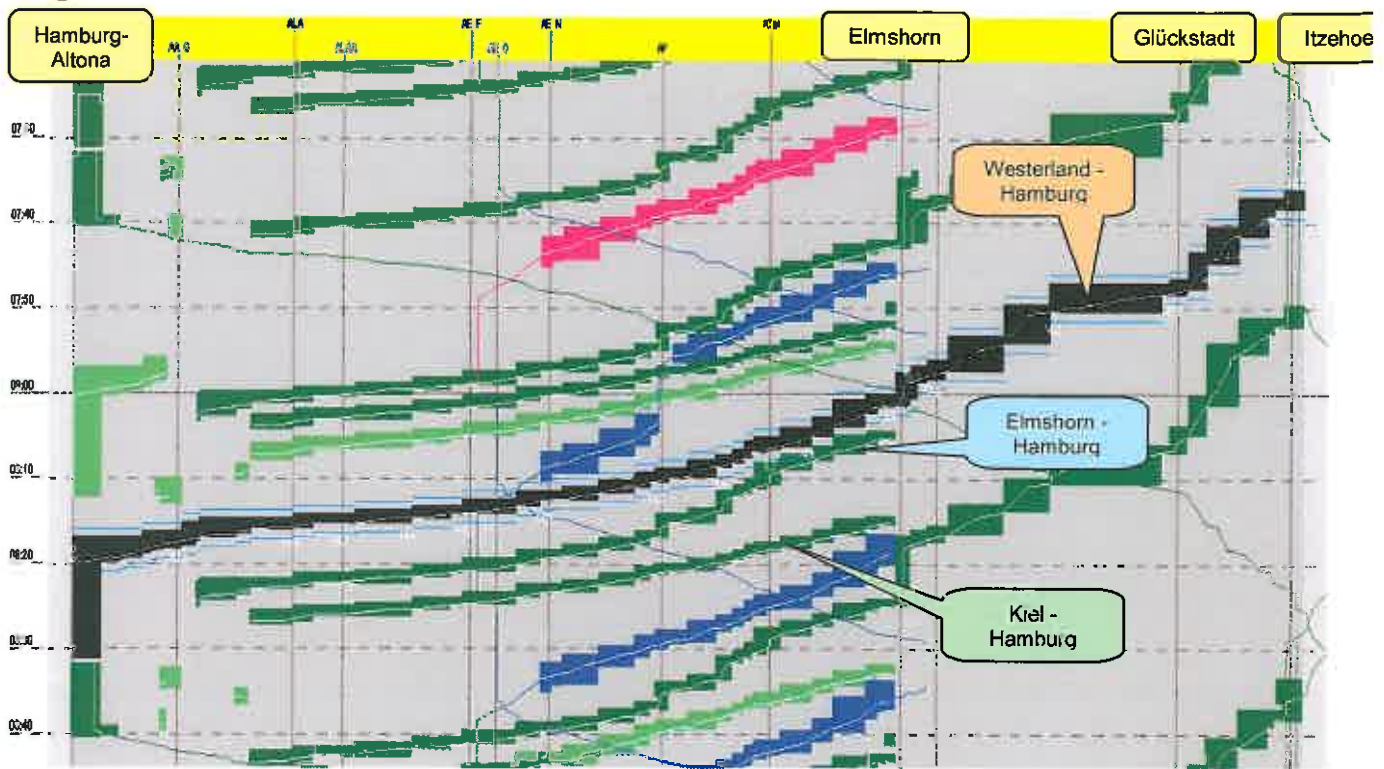
Jörg Gerlach
Langfristplanung&Infrastrukturbewertung, Fahrplantechnische Betriebskonzepte (I.NM-N-F(N) Ge)

DB Netz AG
Lindemannallee 3, 30173 Hannover
Tel. 0511/286-49278, Fax 0511/286-49230, intern (933) 49230-

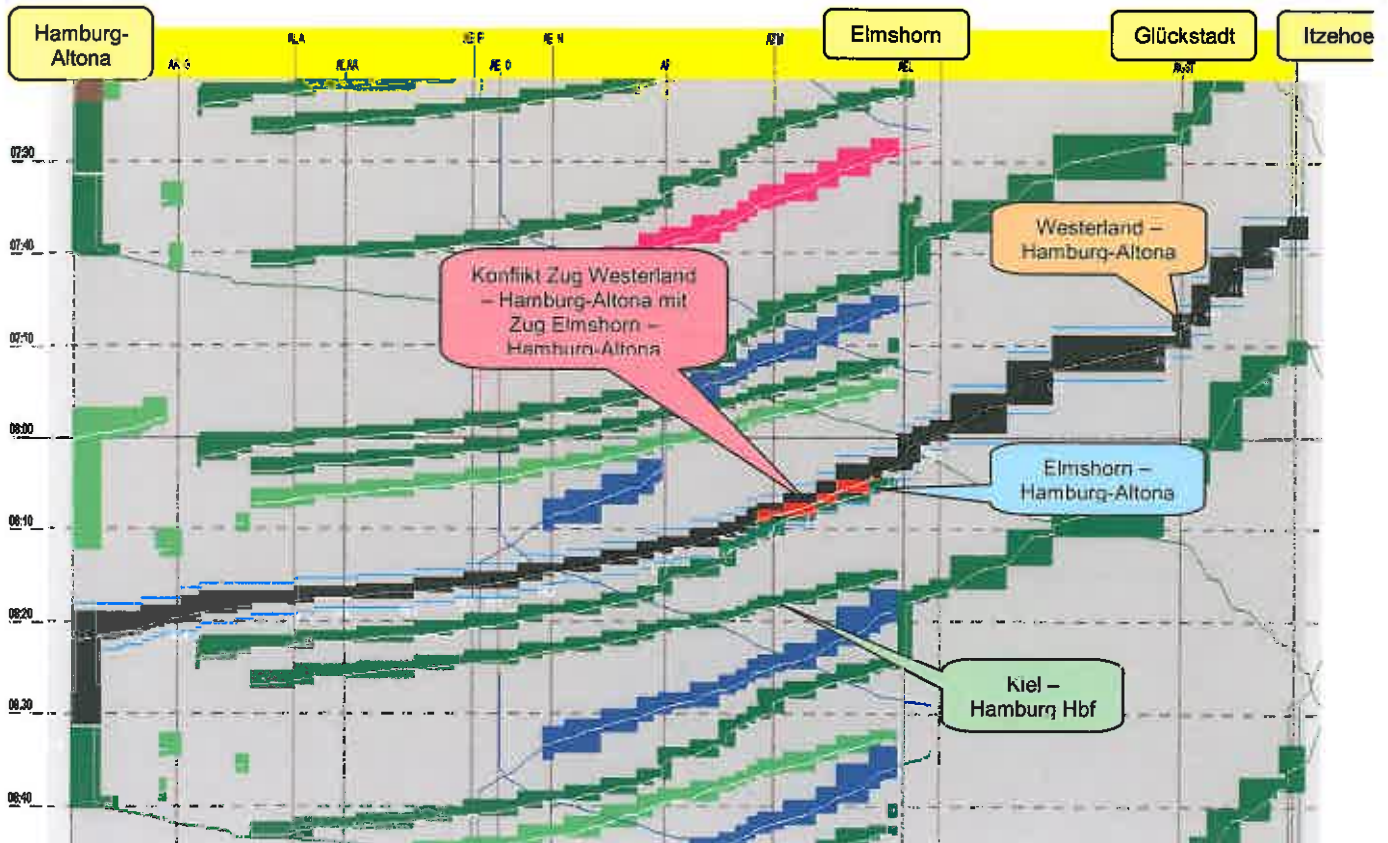
Die DB Netz AG im Internet >> <http://www.dbnetze.com/fahrweg>

Sitz der Gesellschaft: Frankfurt am Main
Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 50879
USt-IdNr.: DE 199861757
Vorstand: Oliver Kraft (Vorsitzender), Dr. Roland Bosch, Hansjörg Hess, Dr.

**Geplante Lage des Zuges Westerland – Hamburg-Altona
- ohne Verkehrshalt Glückstadt**

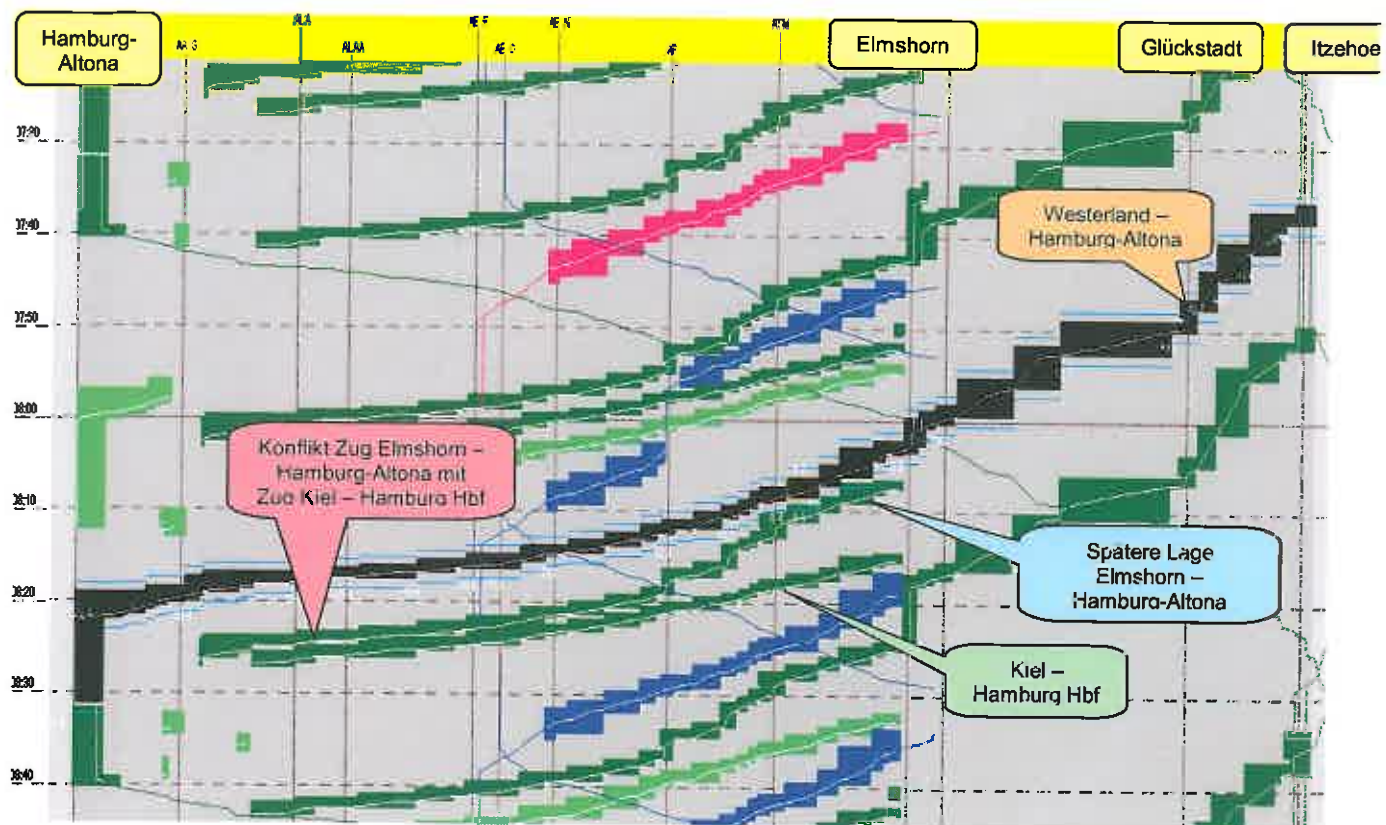


**Geplante Lage des Zuges Westerland – Hamburg-Altona
- mit Verkehrshalt Glückstadt**



Geplante Lage des Zuges Westerland – Hamburg-Altona

- mit Verkehrshalt Glückstadt
- mit späterer Lage Zug Elmshorn – Hamburg-Altona



Zug Kiel – Hamburg Hbf kann nicht weiter angepasst werden, da die Trassenlage minutiös auf der „Verbindungsbahn Hamburg“ sowie in den Knoten Hamburg Hbf eingebunden ist.

Zusätzliche Info:

Bei späterer Trassenlage des Zuges Elmshorn – Hamburg-Altona würde in Hamburg-Altona eine kaum akzeptable Wende von 5 Minuten auf den Gegenzug Hamburg-Altona - Elmshorn entstehen.