

LNVP Schleswig-Holstein 2013-2017

Inhaltsverzeichnis

AKN Eisenbahn AG.....	4
BUND Landesverband Schleswig-Holstein e. V.....	10
DB Netz AG, Regionalnetz Nord-Ostsee.....	13
DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein.....	14
EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Region Nord.....	18
Fahrgastverband Pro Bahn e. V., Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg.....	19
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI).....	41
Hansestadt Lübeck, Stadtplanung/Verkehrsplanung.....	46
HVV Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Geschäftsführung.....	55
Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein.....	63
Kreis Dithmarschen.....	69
Kreis Herzogtum Lauenburg.....	71
Kreis Nordfriesland.....	94
Kreis Ostholstein.....	105
Kreis Pinneberg.....	110
Kreis Plön.....	124
Kreis Rendsburg-Eckernförde.....	158
Kreis Schleswig-Flensburg.....	170
Kreis Segeberg.....	173
Kreis Stormarn.....	180
LAG der Gleichstellungsbeauftragten, Stadt Flensburg.....	183
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung (VIII LB).....	189

Landeselternbeirat der Grundschulen und Förderzentren, in Schleswig-Holst.....	192
Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel.....	195
Landessenorenrat Schleswig-Holstein.....	200
NEG Niebüll mbH.....	210
Omnibus Verband Nord (OVN) e. V.....	216
S-Bahn Hamburg GmbH, Geschäftsführung.....	226
Stadt Flensburg, Stadtentwicklung und Umweltplanung.....	233
Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH.....	246
Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V., Geschäftsstelle.....	250
VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Landesverband Nord.....	263
ver.di Landesbezirk Nord.....	274
Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.....	278
Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.....	283
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Landesverband SH.....	286
Schienenflieger KG, Holger Busche.....	292
Kreis Steinburg, Zweckverband ÖPNV Steinburg.....	294
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein.....	305
Stadt Plön.....	317

AKN Eisenbahn AG

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
141	<p>Seite 44 Abb. 26: Für die Strecke Elmshorn – Ulzburg wird bezüglich CO2 ein Pluswert von 100 genannt. → Wieso wird auf dieser Strecke keine Einsparung erzielt?</p>	<p>Es handelt sich hier um äußerst geringfügige Mehremissionen, die faktisch nicht ins Gewicht fallen. Die Ursache für den Wert liegt auf dieser Strecke (wie auch auf der Strecke Niebüll - Tondern) in der relativ geringen Nachfrage bzw. Auslastung der Züge.</p>
142	<p>Seite 56: "Alle Halte und Linien sollen dabei mindestens stündlich, täglich von 6 – 23 Uhr bedient werden." -> Diese Maßgabe wird auf dem Nordabschnitt der AKN zwischen Neumünster und Kaltenkirchen an Samstagabenden und an Sonntagen nicht erfüllt. Gerade im Hinblick auf die Bauarbeiten auf der BAB A7 sollte dieser fehlende Takt auf der Linie A 1 eingeführt werden. Parallel dazu wäre ein 20-Minuten-Takt auf dem Südabschnitt der A 1 notwendig, da der heutige 40-Minuten-Takt dort nicht kompatibel zum Stundentakt ist. Die Mehrleistung kann ab Dezember 2014 im Rahmen der vorhandenen Vereinbarung angeboten werden; ab Dezember 2015 mit Einsatz der LINT 41 ist dies zu modifizierten Konditionen möglich.</p> <p>"Express-Linien binden die von Hamburg weiter entfernt liegenden Landesteile schnell an die Metropole Hamburg ... an." -> Auch Kaltenkirchen und Bad Bramstedt zählen zu den "weiter entfernt liegenden Landesteilen", die per Expresszug der AKN zeitnah an die Metropole Hamburg angeschlossen werden sollten.</p> <p>Wir schlagen die Aufnahme dieser beiden Maßnahmen in die "Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr" (Teil 1)" vor.</p> <p>· Seite 60: Die Aussage, dass auf dem Nordabschnitt der</p>	<p>Der LNVP beschreibt im Kapitel auf Seite 56 grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung des SPNV im Land. Daher erfolgt keine detailliertere Differenzierung der Angebotsbeschreibung in der Tabelle. Ihre Anmerkung zum Verkehr nördlich von Kaltenkirchen wird berücksichtigt. Eine Ausweitung der Leistungen auf den Strecken der AKN ist von den vorhandenen Finanzmitteln abhängig.</p>

	<p>Linie A 1 die Züge im Stundentakt verkehren, ist für die Wochenenden nicht korrekt (vgl. unsere Anmerkungen zu Seite 56).-</p> <p>Seite 67: Zur Verlagerung der Verkehrsleistung zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen von der AKN auf die S-Bahn Hamburg GmbH im Falle einer Elektrifizierung verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Seite 97 ff.</p>	
143	<p>Seiten 75/81: Die Strecke Kiel – Schönberger Strand wird vsl. erst 2016 reaktiviert werden.</p>	Der Hinweis ist zutreffend und wird berücksichtigt.
144	<p>Seite 77: "S 4 ... Längerfristig ist eine Ausweitung ... von Hamburg nach Elmshorn, Itzehoe und Kellinghusen vorgesehen"</p> <p>-> Aus unserer Sicht erfüllt die Struktur nördlich/nordwestlich von Elmshorn die Anforderungen an eine Regional- nicht aber an eine S-Bahn. Zumal hier ab Dezember 2014 ein neues Fahrzeug des Typs Flirt mit hohen Komfortmerkmalen eingesetzt wird. Eine spätere Umstellung auf einen S-Bahn-Standard hätte für die Fahrgäste dieser Strecke einen Qualitätsverlust zur Folge.</p> <p>"S21 ... wird in das Hamburger S-Bahnnetz integriert."</p> <p>-> Diese Aussage sollte präzisiert werden, da im Falle einer Elektrifizierung dieses Streckenabschnittes unseres Wissens "nur" der Betrieb, nicht aber die Infrastruktur in das S-Bahnnetz der DB AG integriert werden soll.</p>	<p>Im Rahmen des Projekts S21 wird auch die Infrastruktur für die S-Bahn angepasst werden müssen. Dazu gehört bspw. die Anhebung der Bahnsteige sowie die Einführung des S-Bahn-Abfertigungssystems (sowohl EIU als EVU Bestandteil). Dies änderte aber nichts an der Tatsache, dass die AKN Infrastrukturbetreiber bleiben soll.</p> <p>Die Aussage zur S21 wird konkretisiert.</p>
145	<p>Seite 78: Der Haltepunkt Kiel-Schulen am Langsee wurde bereits im August 2013 eröffnet.</p>	Der Haltepunkt Kiel Schulen am Langsee wurde am 02.09.2013 in Betrieb genommen. Die Aussage im LNVP wird aktualisiert.
146	<p>Seite 83: Die in 2011 gesunkene Pünktlichkeit bei der AKN ist durch die lang andauernden Streiks der GDL begründet, die sich negativ auf die Pünktlichkeit ausgewirkt haben. Wir bitten Sie, dies über einen ‚Sternchenvermerk‘ mit in den LNVP aufzunehmen.</p>	Die LVS veröffentlicht Pünktlichkeitsdaten grundsätzlich unabhängig von den Verspätungsursachen, da die Ursachen für die Fahrgäste und somit für die Qualität des Nahverkehrs nur eine untergeordnete Bedeutung haben. Außerdem wäre eine Angabe der Ursachen im Rahmen des LNVP praktisch kaum umsetzbar. So hat quasi jedes Netz seine spezifischen Verspätungsursachen, die häufig von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nur

		<p>bedingt beeinflussbar sind. Diese alle zu nennen, würde sicherlich den Rahmen eines LNVP sprengen, zumal die Abgrenzung von relevanten und nicht relevanten Einflüssen schwierig wäre.</p> <p>Wir bitten in diesem Zusammenhang auch zu berücksichtigen, dass der Rückgang in der Pünktlichkeit der AKN von 2010 auf 2011 nur 1,1% beträgt. Derartige Schwankungen sind auch bei anderen Netzen durchaus üblich.</p>
147	<p>Seite 87: Unter der Rubrik "Erschließung neuer Zielgruppen" wird erwähnt, dass neue Tarifangebote eingeführt werden sollen. Dies ist im Einzelfall gesamthaft mit dem ebenfalls formulierten Ziel, dass "die Anzahl der Angebote reduziert werden" soll, abzuwägen. Das Firmenticket wurde bereits eingeführt.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig. Die SH-Tarifstruktur ist für viele Kunden und vor allem für die Gelegenheitskunden nicht nachvollziehbar. Daher sollten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam die vorhandenen Ausnahmeregelungen bzw. unterschiedlichen regionalen Sortimente auf Vereinfachung bzw. Vereinheitlichung prüfen. Gleichzeitig sollte überlegt werden, welche Zielgruppe noch nicht erfasst wurde.</p> <p>Die Aussagen zum Firmenabo werden aktualisiert.</p>
148	<p>Seite 95: Im LNVP wird erwähnt, dass das GVFG ab 2019 entfallen soll. Es sollte aber auch auf die Möglichkeit einer Nachfolgeregelung hingewiesen werden, die zurzeit im Gespräch ist (z.B. Bodewig-Kommission – vgl. auch Seite 107).</p> <p>Seite 94/95: Die NSH ist eine Organisation der Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein und übernimmt in dieser Funktion die Regie für den Tarif, Vertrieb und die Einnahmenaufteilung. Bei der Weiterentwicklung der LVS ist darauf zu achten, dass keine Doppelstrukturen an Stellen geschaffen werden, wo Aufgaben bereits heute durch NSH und Verkehrsunternehmen erbracht werden.</p>	<p>Die Ausführungen zur Zukunft der GVFG-Mittel nach 2019 (in diesem Kapitel und/oder in Kapitel 3.1.4) werden um den aktuellen Diskussionsstand ergänzt.</p> <p>Die Ausführungen zu den Seiten 94/95 (Doppelstrukturen vermeiden) werden zur Kenntnis genommen.</p>
149	<p>Seite 97: "Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein: Nicht umgesetzt wurde bislang die Vergabe des Netz Südholstein (AKN-Stammnetz), da die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Eigentümer der AKN noch kein entsprechendes Entwicklungskonzept für das Unternehmen miteinander vereinbart haben." -> Teilentscheidungen hierzu sind bereits gefallen, da</p>	<p>Der Hinweis zu Seite 97 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zum Hinweis zu Seite 98: Die Zuordnung der Strecke Hamburg Eidelstedt - Kaltenkirchen zum Netz der S-Bahn-Hamburg meint keine Zuordnung zum Verkehrsunternehmen S-Bahn, sondern zum Verkehrssystem S-Bahn. Der Entwurfstext wird entsprechend korrigiert.</p>

	<p>bereits beschlossen wurde, dass der Betrieb auf der AKN-Linie A 1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen im Falle einer Elektrifizierung an S-Bahn-Hamburg GmbH vergeben wird. – Über mögliche Kompensationen für die AKN sind Diskussionen zu führen und Entscheidungen zu treffen.</p> <p>· Seite 98:</p> <p>"Soweit die AKN-Strecken im Wettbewerb vergeben werden, sind diese nach Möglichkeit dem Netz Nord Los B (Bad Oldesloe – Neumünster – Heide – Büsum) zuzuordnen. Auf diese Weise würde ein Netz mit 3,8 Millionen Zugkilometern je Jahr entstehen, das einheitlich mit Dieseltriebwagen betrieben und in "Netz Süd" umbenannt wird. ... und mit der Umstellung der Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen auf S-Bahnbetrieb würde dies aus dem Netz Südholstein herausgelöst und in das Netz der S-Bahn-Hamburg integriert werden"</p> <p>-> Die automatische Vergabe der S-21-Verlängerung an die S-Bahn Hamburg GmbH wurde mit der Notwendigkeit begründet, dass das S-Bahn-Netz nicht teilbar sei. Da aber im Gegensatz dazu den Aufgabenträgern im Falle der S4 eine Teilung des S-Bahn-Netzes doch möglich erscheint, sollte 2033 nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der S-Bahn Hamburg GmbH das dann erweiterte S-Bahn-Netz in Teilnetzen vergeben werden, um auch anderen Unternehmen als der S-Bahn Hamburg GmbH eine ernsthafte Möglichkeit zu geben, sich auf die betroffenen Linien zu bewerben.</p>	
150	<p>Seite 110: Zur Darstellung der Regionalisierungsmittel etc. bis 2023 wird auf Abb. 50 verwiesen. Es müsste auf Abb. 49 verwiesen werden.</p>	<p>1) Vielen Dank für den Hinweis, der Verweis wird korrigiert.</p> <p>2) Der Verweis am Ende der letzten Spalte bezieht sich auf den gesamten vorstehenden Absatz und nicht nur auf den letzten Satz. Er ist letztlich eine</p>

	<p>· Es wird am Ende der letzten Spalte auf eine Abbildung 49 mit Modellen zur Senkung der Infrastrukturkosten DB hingewiesen, diese Abbildung fehlt.</p>	<p>Wiederholung des erstgenannten Verweises.</p>
151	<p>Seite 121: Seitens der LVS werden Expresszüge als Verbesserungsmöglichkeit genannt. -> Hinweis: Wie bereits in unseren Anmerkungen zu Seite 56 erwähnt, ist der Einsatz von Expresszügen bis Hamburg-Eidelstedt oder Norderstedt Mitte unabhängig vom S-Bahn Konzept zeitnah (ab Ende 2015) umsetzbar.</p>	<p>Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis und verweisen auf unsere Antwort auf die Frage ID 142.</p>
152	<p>Seite 131: Bei Abbildung 2 fehlen die Überschriften "Verkehrsaufkommen" und "Verkehrsleistung".</p>	<p>Die Überschriften werden ergänzt.</p>
153	<p>Seite 133: Strecken Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster und Norderstedt – Kaltenkirchen – Neumünster -> Den Nutzen einer Verlängerung des S-Bahn-Netzes bis Neumünster schätzen wir als gering ein, da die Reiseweiten nach Hamburg nicht S-Bahn-tauglich sind. Zusätzliche Fahrgastpotentiale sind eher durch die Einführung eines Expressprodukts zu heben. Die erzielbaren Reisezeitgewinne insbesondere für Fahrgäste mit Ziel im Norden Hamburgs hängen vom konkreten Konzept ab (Konzept mit oder ohne Anpassung der Schieneninfrastruktur).</p> <p>Auf der Strecke von Hamburg über Norderstedt Mitte nach Ulzburg-Süd fällt die Nachfrage nördlich Norderstedt-Mitte deutlich ab, so dass der Brechpunkt in Norderstedt Mitte und nicht in Ulzburg Süd sinnvoll ist. Nach Einführung der S21 bis Kaltenkirchen würde durch die Kombination der Linie A1-Nord (KBS 137) mit der Linie A2 (KBS 138) eine durchgehende Verbindung von Neumünster nach Norderstedt-Mitte geschaffen, so dass der Umstieg in Ulzburg-Süd ohnehin entfällt.</p> <p>· Seite 133: Strecke Neumünster – Bad Oldesloe -> Auf dieser Strecke sehen wir ebenso wie die Strecken</p>	<p>Bei dem Kapitel "50 Plus" handelt es sich um ein sehr weitreichendes Szenario mit sehr vielen Maßnahmen, die landesweit zu einer deutliche höheren Nachfrage führen könnten.</p>

	<p>nördlich/nordöstlich von Elmshorn eher die Anforderungen an eine Regional- als an eine S-Bahn erfüllt. Taktverdichtungen oder auch ein Expressprodukt wären hier wichtiger als die Integration der KBS 142 in das S-Bahn-Netz. Zur Vergabe derartiger Leistungen verweisen wir auf unsere Anmerkungen zu Seite 98.</p>	
<p>154</p>	<p>Seite 138: Unter 4.0 führt die LVS aus, dass bei durchschnittlich gleichbleibenden Preisen ein Nachfragezuwachs von 5 % erzielt werden könnte. -> In den Kalkulationen zu den derzeit laufenden Verkehrsverträgen wurde von den Verkehrsunternehmen aber mit Zuwächsen kalkuliert. Hier sind in den jeweiligen Verkehrsverträgen Regelungen im Rahmen der Mehrbestellungen notwendig.</p>	<p>Der Hinweis bezieht sich auf Maßnahmen des Szenarios Plus 50 %.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert.</p> <p>Das Szenario Plus 50 % ist ein Beitrag zur Diskussion, wie mehr Menschen zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gewonnen werden können. Uns ist bewusst, dass vor einer Umsetzung der hier zugrunde gelegten Maßnahmen (ob im Bereich Tarif oder in anderen Bereichen) nähere Untersuchungen und Berechnungen durchgeführt werden müssen und die Beteiligung bzw. Zustimmung unterschiedlicher Akteure erforderlich ist.</p>

BUND Landesverband Schleswig-Holstein e. V.

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
245	S. 74 Zum Fahrradverkehr(-transport, -parken) verweisen wir auf die Anmerkungen des ADFC, die wir stützen.	Der LNVP ist definitionsgemäß primär ein Plan für den SPNV. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kann deshalb nur am Rande thematisiert werden. Gleichwohl ist es Land und LVS wichtig, gerade auch der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr künftig eine noch größere Bedeutung beizumessen. Auch deshalb beteiligt sich die LVS für den Nahverkehr seit dem Jahr 2013 an der Radkoordinierungsstelle bei der tash. Aufgabenschwerpunkte sind hier bei die Themen "B+R", "Information" und "Fahrradmitnahme". Ziel ist es, hier in Abstimmung mit den anderen Beteiligten wie Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, HVV, Kommunen Lösungen zu finden, um das Gesamtangebot ÖPNV/Fahrrad zu verbessern. Dabei ist die Finanzierbarkeit der Maßnahmen ebenso zu berücksichtigen wie die technische Machbarkeit und die Konkurrenz zu anderen Maßnahmen. Erste Ergebnisse der Arbeit der Radkoordinierungsstelle werden für das Jahr 2014 erwartet. Wir werden dann auch im erwähnten verkehrspolitischen Beirat der LVS erneut über dieses Thema berichten.
246	S. 74/75 Da die Verwirklichung der Großprojekte S 4, S 21 noch lange werden auf sich warten lassen, sollten die Verbindungen nach Kellinghusen und Fockbek ohne Verzögerung umgesetzt werden, gerade für die Bevölkerung unseres Flächenlandes ein schnelles, positives Zeichen.	Die Realisierung der beiden Projekte, die die Erschließungswirkung der Bahn verbessern würden, hängt von der Finanzierbarkeit und der regionalen Akzeptanz ab.
247	S. 83 Aus dem LNVP ist nicht zu entnehmen, wie die unsäglichen (Verspätungs-) Verhältnisse auf der Schienenachse nach Büchen (weiter nach M-V) vor 2019 gelöst werden können. Große Fahrgastpotentiale auch aus M-V werden so nicht erschlossen. Zusätzlich ist auf dieser Achse auch eine signifikante Zunahme des Fernverkehrs zu erwarten. Wäre es nicht sinnvoll eine zusätzliche RE-Verbindung Kiel-Hamburg-Ludwigslust zu schaffen (dort Anschluss nach Berlin)?(S.98)	Eine Verbesserung der Pünktlichkeit kann durch fahrplantechnische Maßnahmen beim SPNV erreicht werden. Mittelfristig ist vorgesehen, die Wendezeit der Züge von Rostock im Hamburger Hauptbahnhof deutlich zu entspannen. Der Anschluss von Kiel an den Fernverkehr ist in Hamburg Hbf vorgesehen, eine Durchbindung dieser Linie nach Ludwigslust würde das Risiko eingeschleppter Verspätungen unnötig erhöhen.

248	S. 92 Über die Farben "nah-sh" kann man streiten. Sie werden von vielen nicht als ansprechend empfunden.	Wir lassen die Wirkung der Werbemaßnahmen auf die Kunden und "Nichtkunden" regelmäßig bewerten und entwickeln den Markenauftritt anhand der gewonnenen Erkenntnisse weiter. Die jüngsten Bewertungen zeigen, dass der Markenauftritt nah.sh insgesamt positiv wahrgenommen wird.
249	S. 108 Die Übernahme von Infrastruktur kann nur unterstützt werden.	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.
250	S. 112 Für den Schülerbusverkehr sollten neue Denksätze erlaubt sein. Warum müssen Schulen die Fahrpläne vorgeben? Durch sinnvolles Zusammenarbeiten könnten Synergieeffekte gewonnen werden. Sollte Politik nicht regulierend eingreifen?	Die Interessen von Schulen, Schülern/Eltern, Schul- und ÖPNV-Aufgabenträgern und sonstigen Fahrgästen sind nicht immer gleich. Hier sollte in Zukunft gerade im Hinblick auf die knappen Mittel, die dem ÖPNV zur Verfügung stehen, eine bessere Abstimmung erfolgen. Es soll Aufgabe des Verkehrsverbundes der Aufgabenträger sein, die Zusammenarbeit der Akteure zu verbessern.
251	Die Vorschläge zur weiteren Elektrifizierung von S-H Schienenstrecken werden ausdrücklich befürwortet. (oder auch eine Renaissance von Akkutriebwagen u.ä.) Die Energiewende ist doch unser Ziel! Warum wird fast nur von der E-Mobilität im Straßenverkehr gesprochen? Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des LNVP könnte gerade in unserem Flächenland das Abwandern von Bevölkerung stoppen.	Die Elektrifizierung weiterer Strecken in Schleswig-Holstein könnte in der Tat ein Beitrag zur E-Mobilität sein. Inwiefern Akkutriebwagen hierzu einen Beitrag leisten könnten, ist allerdings noch fraglich.
252	S. 36 ff, Das Thema umweltverträglicher Tourismus sollte deutlicher hervorgehoben werden (In unseren Tourismusprospekten kommen Reisemöglichkeiten mit der Bahn fast nicht vor u.a.m.). Die Verkehre mit unseren Nachbarländern Dänemark und Mecklenburg-Vorpommern sollten näher betrachtet werden. Gerade in Richtung M-V gibt es erhebliche Defizite. Der Bahnhof Flensburg-Weiche sollte nicht wieder aufgehoben werden. Für die Strecke Lübeck-Lüneburg sollte wieder geprüft	Die grenzüberschreitenden Verkehre Richtung Dänemark und Mecklenburg-Vorpommern setzen die Mitwirkung der Partner voraus. Dabei sind die unterschiedlichen Anforderungen an den SPNV bei den jeweiligen Partnern zu berücksichtigen. Die LVS setzt sich jedoch für eine weitere Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre ein und dokumentiert dieses auch im Rahmen des LNVP. Der Bahnhof Flensburg-Weiche erfüllt mit derzeit etwa 25 Fahrgästen pro Tag nicht die Anforderungen für den Halt eines Regionalexpresszuges. Dieses Potential ist auch absehbar nicht gegeben. Zudem ist mit dem Hbf. Flensburg eine weitere Zugangsstelle zum SPNV vorhanden. Zwischen dem Ortsteil Flensburg-Weiche und dem Flensburger Bahnhof besteht ein dichter Taktbusverkehr, der weiterhin eine gute Anbindung des Stadtteiles an den SPNV garantiert.

	<p>werden, ob nicht auch Halte in Pogeez und Güster geschaffen werden könnten. Die gegenwärtigen Fahrpläne lassen das wieder zu.</p>	<p>Im Rahmen des Szenarios "Plus 50 Prozent" gibt es ein Projekt zur Reaktivierung der Schienenstrecke Niebüll-Flensburg Stadtbahnhof. Im Zusammenhang mit diesem Projekt würden weiterhin Züge in Flensburg-Weiche halten. Eine kurzfristige Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation Flensburg-Weiche für die Strecke nach Niebüll ist jederzeit möglich.</p> <p>Für die früheren Bahnhöfe Güster und Pogeez bestehen derzeit keine Planungen, diese wieder in Betrieb zu nehmen, da dort kein ausreichendes Fahrgastpotential erkennbar ist.</p>
<p>253</p>	<p>S. 71</p> <p>Sehr begrüßt wird die Infrastruktursicherung. Ohne neuen Flächenverbrauch können Schienenverkehrswege wieder neu geschaffen werden. Wir bedauern, dass die Strecke Ratzeburg-Hollenbek-Zarrentin nicht mehr enthalten ist. Es handelt sich um eine gut trassierte Verbindungsmöglichkeit nach Osten.</p>	<p>Das Verfahren der langfristigen Infrastruktursicherung über entsprechende Verträge mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist in der Tat ein geeignetes Instrument, um zu einem späteren Zeitpunkt Bahnstrecken ohne größere Eingriffe wieder in Betrieb nehmen zu können. Für die Strecke Ratzeburg - Hollenbek - Zarrentin sehen die Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern allerdings auch langfristig keine Reaktivierungsoption.</p>

DB Netz AG, Regionalnetz Nord-Ostsee

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
3	Infrastruktursicherung: Wilster - Brunsbüttel sowie Wrist - Kellinghusen - Hohenlockstedt (statt Hohenwestedt)	Der Passus wird korrigiert.

DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
201	<p>1. Die Gesamtheit des Werks leidet unter der unterschiedlichen Aktualität der Textpassagen. Beispielhaft sei auf S. 18 verwiesen, wo der Fahrplanwechsel 2011 noch als in der Zukunft liegend beschrieben wird, während der gleiche Sachverhalt auf Seite 58 verarbeitet ist. Zudem sind als zukünftig bezeichnete Themen, wie der Halt in Schulen am Langsee und das Firmenticket bereits realisiert, eine spätere Verwirklichung eines Haltepunkts IKEA bekannt.</p> <p>Hier wäre es angebracht aktuelle Texte und Daten zu verwenden, soweit diese vorliegen.</p>	<p>Generell werden die Daten und Textpassagen aktualisiert und unstimmgige Textpassagen bereinigt.</p>
202	<p>2. Auf den Seiten 31 ff wird auf Marktforschungserkenntnisse aus einer Milieustudie verwiesen und daraus umfassend berichtet. Leider fehlt der Brückenschlag, was daraus auf die weitere Marktentwicklung im ÖPNV abgeleitet werden kann. Die Darstellung bleibt deskriptiv ohne Hinweise auf mögliche Potentiale oder abzuleitende Maßnahmen.</p>	<p>Die Ergebnisse der Marktforschung fließen regelmäßig in die Verkehrsplanung und die anderen Planungen der LVS ein. In den Text wird ein entsprechender Passus eingefügt.</p>
203	<p>3. Der Vorschlag einer Bewerbung von Bahnverkehren nach Hamburg, Lübeck, Kiel, St. Peter Ording etc. mutet schon reichlich merkwürdig an. Aus Sicht des heutigen Betreibers eines großen Teils dieser Strecken sahen wir uns in der Vergangenheit eher des Vorwurfs einer zu großen und mächtigen Präsenz derartiger Werbemaßnahmen ausgesetzt.</p> <p>Die Darlegungen zur Ostseecard beschränken sich auf das bessere Bewerben des Angebots auf einige wenige</p>	<p>Ziel ist es, nicht nur für eine Strecke oder Urlaubsregion zu werben, sondern dem Urlauber am besten schon vor seiner Reise nach Schleswig-Holstein sämtliche Informationen über den gesamten Nahverkehr und die Nahverkehrstarife zukommen zu lassen.</p> <p>Wie die Untersuchung zeigt, ist es vor allem ein Informationsdefizit, dass es zu beheben gilt. Hierfür ist ein einheitlicher Markenauftritt aller Nahverkehrsakteure sinnvoll und notwendig.</p> <p>Weiterhin sollten einfache, landesweite Tarifangebote für Touristen geprüft</p>

	<p>Buslinien. Bei dem ansonsten zum Teil visionären Anspruch dieses LNVP in anderen Passagen, fehlt hier eine Vision völlig. Dies mag gescheiterten Bemühungen in der Vergangenheit geschuldet sein, allerdings ist meines Erachtens für den ganzen Komplex der Nahverkehrsnutzung in den Sommermonaten, insbesondere durch Touristen, der Gedanke einer über die Kurtaxe umlagefinanzierten Gesamtlösung für Ost- wie Nordsee aufzugreifen. Dies würde den ersehnten Vorstoß zur Beseitigung der auf Seite 39 beschriebenen Schwächen sowie der auf Seite 38 unten beklagten unterproportionalen Nutzung des Nahverkehrs bedeuten.</p> <p>In diesem so formulierten Anspruch sollte die Leitlinie 1 auf Seite 41 dringend überdacht werden und nicht darauf beschränkt sein, Touristen nicht zu belästigen. Vorschlag: Das Nahverkehrsangebot muss fester Bestandteil der Mobilität von Touristen in Schleswig-Holstein sein.</p>	<p>werden. Die ersten Gespräche im Sinne einer "KONUS-Karte" für SH laufen.</p>
<p>204</p>	<p>4. Ein weiterer Aspekt fehlender Aktualität findet sich auf Seite 83 wieder, wo man Ende 2013 in Abbildung 36 auch 2012er Werte erwarten kann. Zudem fehlt zu Abbildung 37 der Hinweis, dass die Werte 2011 wegen der umfangreichen Streiks kaum repräsentativ für einen Normalverlauf sein können.</p>	<p>Die Werte werden aktualisiert.</p>
<p>205</p>	<p>5. Zur Darstellung des Online Vertriebs auf Seite 86 erlaube ich mir den Hinweis, dass in 2014 Online Tickets des SH Tarifs auch auf www.bahn.de verfügbar sein werden, zu den Plänen zur Erschließung neuer Zielgruppen auf Seite 87 im vorletzten Anstrich, dass für eine Realisierung erhebliche datenschutzrechtliche Hürden zu nehmen wären.</p> <p>6. Zur Passage der Weiterentwicklung des SH-Tarifs auf Seite 88 ist anzumerken, dass es dafür auf die Nachfrageentwicklung ankommt, eine detaillierte Kenntnis der Erlöse der Verkehrsunternehmen wie skizziert ist dafür nicht erforderlich. Diese Forderung scheint aus anderen Motivationen zu kommen. Für die Entwicklung</p>	<p>Zu 5.) Die Aussagen zum Thema Onlineticket werden aktualisiert und um folgenden</p> <p>Zu 6.) Erlöse sind für die VU wichtige Einnahmequellen und für den Aufgabenträger wichtiges Steuerungsinstrument. Daher sind beide Partner an der Entwicklung der Erlöse interessiert. Um gemeinsam langfristig einen für das Unternehmen lukrativen und für den Fahrgast attraktiven Tarif anzubieten, ist eine enge Zusammenarbeit der Partner notwendig. Dafür bedarf es einer möglichst transparenten und nachvollziehbaren Darstellung der Erlössituation.</p>

	und Gestaltung des SH Tarifs ist zudem in erster Linie die NSH GmbH zuständig; diese vertritt nicht nur wie auf S. 95 am Ende suggeriert die Interessen der Verkehrsunternehmen.	
206	7. Im Bereich Kommunikation ist eine wirkliche Innovation erforderlich. Eine solche ist auf Seite 90 nicht dargelegt. Der zitierte blog ist weitgehend ungenutzt, Hinweise auf Nutzung heutiger Modeformate gerade der jüngeren Zielgruppen wie Twitter oder Facebook fehlen.	Die Nutzung weiterer Kommunikationskanäle wie facebook wird schon heute praktiziert und auch künftig Bestandteil der Nahverkehrskommunikation sein. Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht nicht erforderlich, im LNVP detailliert operative Kommunikationsmaßnahmen darzustellen.
207	8. Auf Seite 95 wird die schwierige Gestaltung der Beziehungen zum HVV deutlich; allein der Hinweis auf die Zusammenarbeit wird als letzter Anstrich aufgenommen. Er fehlt an dieser wichtigen Schnittstelle jegliche Ausführung zur Gestaltung dieser Zusammenarbeit, wichtige Positionierungen zur Weiterentwicklung bei Fahrplan, Tarif und Vertrieb fehlen gänzlich. Hier liegt eine erhebliche Lücke des gesamten LNVP. Hinweise auf Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark fehlen völlig.	Das Kapitel 2.5 wird ergänzt.
208	9. Die Skizzierung der Situation im Wettbewerb in Deutschland folgt den bekannten Kommunikationsmustern: Die Deutsche Bahn als einziges staatliches Unternehmen dem alle Wege zu günstigen Finanzierungsbedingungen offen stehen. Das kann natürlich nicht unwidersprochen werden, denn es ist ebenso bekannt, dass bei allen wesentlichen Betreibern im Markt mit ausländischen Staatsbahnen, staatlichen Banken oder Bundesländern die gleichen strukturellen Möglichkeiten der Finanzierung zur Verfügung stehen. Umso erstaunlicher dass dieser Punkt immer wieder verfängt. Gründe für eine geringere Beteiligung an Ausschreibungsverfahren liegen doch neben der tatsächlich zurecht beschriebenen Mengensteigerung bei den Verfahren an der Erkenntnis der Marktteilnehmer, dass allein die Teilnahme an Verfahren wegen des immens gestiegenen Komplexitätsgrades erhebliche	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<p>Summen verschlingt, sich durch einseitig verteilte Risikosphären nicht kalkulierte Risiken einstellen und Geschäfte auf dem deutschen Markt nicht die Rendite einbringen, wie vor Jahren mal erwartet.</p> <p>10. Ebenso ist der Abschnitt der Weiterentwicklung der Verkehrsverträge auf Seite 100 kommentierungsbedürftig. Die Wettbewerbsverfahren der Vergangenheit haben wie an anderer Stelle auch beschrieben zu Einsparungen im Bestellerentgelt und damit zu Handlungsspielräumen für Mehrbestellungen bei Land und LVS geführt. Dies ist im Wesentlichen der Übernahme der Erlösverantwortung durch die EVU geschuldet. Nicht erreichte kalkulative Annahmen führten allein bei den EVU zur geringeren Renditen und blieben für die Aufgabenträger folgenlos und gaben Planungssicherheit bei der öffentlichen Hand. Inwieweit das Ziel, die Erlösverantwortung bei Aufgabenträgern zu verorten, zu einer Nachfragesteigerung im Fahrgastmarkt führen soll, ist deutlich zu hinterfragen. Sind die Aufgabenträger die besseren Unternehmer? Können die Aufgabenträger Fahrgastmarketing besser als die Unternehmen? Die Auswirkung auf die Spielräume bei der Gestaltung von Mehrbestellungen gehen verloren, denn Fehleinschätzungen auf der Fahrgeldseite gehen dann in einer angestrebten Bruttowelt zu Lasten der Aufgabenträger, heute zu Lasten der Ergebnisse der Unternehmen.</p>	
--	--

EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Region Nord

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
84	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>sie hatten unsere Geschäftsstelle in Hamburg zur Stellungnahme hinsichtlich des LNVP angeschrieben.</p> <p>Ich möchte sie an dieser Stelle darauf hinweisen, dass seit der Gründung der EVG aus den Gewerkschaften TRANSNET und GDBA im Jahre 2010 die Geschäftsstelle Kiel für die Verkehrspolitik im Lande Schleswig-Holstein zuständig ist.</p> <p>Daher möchte ich Sie bitten, zukünftig bei Themen aus Schleswig-Holstein unsere Geschäftsstelle zu kontaktieren.</p> <p>Zum LNVP möchten wir die anvisierte Stärkung von SPNV und ÖPNV begrüßen.</p> <p>Gern sind wir bereit, bei der Umsetzung der einzelnen Projekte unseren Sachverstand mit einzubringen.</p> <p>Inhaltlich schließen wir uns der Stellungnahme des DGB an.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Beate Rache</p> <p>Geschäftsstellenleiterin</p>	<p>Die Stellungnahme nehmen wir zur Kenntnis.</p>

Fahrgastverband Pro Bahn e. V., Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
406	<p>Seite 20, Abb. 09 Verkehrsnachfrage im SPNV 2011 an einem durchschnittlichen Tag (Montag bis Sonntag)</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, die Verkehrsnachfrage im Streckenabschnitt Flensburg – Eckernförde separat unterteilt für die Streckenabschnitte Flensburg – Süderbrarup und Süderbrarup – Eckernförde darzustellen, da nach den Beobachtungen von PRO BAHN die Verkehrsnachfrage im Streckenabschnitt Flensburg – Süderbrarup höher und im Streckenabschnitt Süderbrarup – Eckernförde niedriger als die für den gesamten Streckenabschnitt Flensburg – Eckernförde ist.</p>	<p>Wir prüfen diese Anregung für zukünftige Darstellungen.</p>
407	<p>Seite 56, Kapitel 2.2.1, Die Bahn</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen des weiteren Ausbau des "nah.sh-Taktes", des Integralen Taktfahrplanes für Schleswig-Holstein, 3 neue Taktknoten einzurichten: Neumünster, Elmshorn und Flensburg.</p> <p>Die Bahnstationen Neumünster und Elmshorn sollen perspektivisch zu doppelten Vollknoten ausgebaut werden</p> <p>Die Bahnstation Flensburg soll perspektivisch zu einem Richtungsknoten in der Relation Süderbrarup – Flensburg – Schleswig ausgebaut werden.</p>	<p>In Neumünster ist die Errichtung eines doppelten Vollknotens aufgrund der fixierten Fahrplanlage des RE Kiel - Hamburg nicht möglich.</p> <p>In Elmshorn ist eine Knotenbildung wegen möglichst schneller Fahrzeiten nach Hamburg nicht vordringlich.</p> <p>In Flensburg besteht eine Knotenbeziehung in der Relation Süderbrarup - Schleswig.</p>
408	<p>Seite 66, Kapitel 2.2.3 Weiterentwicklung des Angebotes</p> <p>Seite 66, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr" (Teil 1)</p>	<p>Die Aufnahme des Studenttaktes Hamburg-Büchen auch am Wochenende ist mittelfristig beabsichtigt.</p> <p>Eine Ausweitung der Zahl der Sprinterzüge Hamburg - Westerland ist abhängig vom Ergebnis der Ausschreibung "Netz West".</p>

<p>Hamburg – Büchen – Rostock</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Hamburg und Büchen auch samstags und sonntags vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten und den Pendelverkehr zwischen Aumühle und Büchen auch samstags und sonntags entfallen zu lassen.</p>	<p>Ein Weiterbetrieb der Station Flensburg-Weiche über Dezember 2014 hinaus ist nicht vorgesehen, da die Station nicht die für einen RE-Halt erforderliche Mindestnutzung aufweist. Darüber hinaus würde der stündliche Halt der RE-Züge Hamburg - Flensburg in Flensburg-Weiche Anschlüsse in Richtung Dänemark gefährden.</p>
<p>Hamburg – Westerland</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in der Sommersaison ein weiteres täglich verkehrendes Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland sowie ein weiteres samstags und sonntags verkehrendes Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland einzurichten.</p>	<p>Das Ausbaurkonzept Rendsburg - Kiel lässt keinen weiteren Halt des RE Husum - Kiel zwischen Rendsburg und Kiel zu.</p> <p>Der Ausbau des Abendverkehrs zwischen Niebüll und Tondern ist Teil des Szenarios "Offensive Nahverkehr".</p>
<p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS das Verkehrsangebot zwischen Niebüll und Westerland ganzjährig auf einen 30-Minuten-Takt verdichten wollen.</p>	<p>Die optimale Einbindung der Station Lübeck-Moisling wird durch die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr sichergestellt.</p>
<p>Hamburg – Neumünster – Flensburg/ – Kiel</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, auf die Stilllegung der Bahnstation Flensburg-Weiche zunächst zu verzichten, in einer Kooperation zwischen Land, LVS und Aktivbus die Bahnstation Flensburg-Weiche besser in den Flensburger Stadtverkehr einzubinden und das neue Verkehrsangebot aktiv zu bewerben.</p>	<p>Ein weiterer Halt im Stadtteil Lübeck-Buntekuh ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Ein weiterer Halt in Lübeck Einsiedelstraße ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Eine Erhöhung der Taktfrequenz zwischen Kiel und Schönberger Strand auf einen 30-Minutentkt ist mittelfristig möglich, aber derzeit nicht vorgesehen.</p>
<p>Kiel – Rendsburg – Husum</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, die Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum zwischen Kiel und Rendsburg</p>	<p>Das Bahnprojek Altona-Nord ist im Szenario "Offensive Nahverkehr" aufgrund seiner Bedeutung für den SPNV in Schleswig-Holstein enthalten. Die detaillierte infrastrukturelle Ausgestaltung obliegt der DB Netz AG. Das Land Schleswig-Holstein wird sich für eine Bahnstahofsdimensionierung einsetzen, die den Ansprüchen des Nahverkehrs Rechnung trägt.</p> <p>Eine Verdichtung des Angebotes zwischen Fockbek und Rendsburg ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Eine Führung der Marschbahnzüge nach Hamburg Hbf scheidert an nicht vorhandenen Kapazitäten auf der Hamburger Verbindungsbahn. Eine kurzfristige Lösung dieser Kapazitätsprobleme ist derzeit nicht absehbar.</p> <p>Die genannten weiteren Stationen zwischen Kiel und Flensburg sind derzeit</p>

<p>sowohl in Melsdorf als auch in Felde halten zu lassen.</p> <p>PRO BAHN ist der Auffassung, dass die Fahrgastnachfrage in Melsdorf durch eine Bedienung im 30-Minuten-Takt noch deutlicher gesteigert werden kann als bei einer Bedienung im 60-Minuten-Takt.</p> <p>Weiterhin haben bei einer Bedienung im 30-Minuten-Takt alle Busse des Kieler Stadtverkehrs (derzeit Linie 91 Melsdorf – Kiel – Friedrichsort) Anschluss an eine Bahn von und nach Rendsburg.</p> <p>Zudem verkehrt die RB Kiel – Rendsburg nach derzeitigem Kenntnisstand sonntags nur im 120-Minuten-Takt, der gegenüber dem 30-Minuten-Takt des Kieler Stadtverkehrs ein deutlich schlechteres Verkehrsangebot darstellt.</p> <p>Niebüll – Tondern</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in einem ersten Schritt zunächst eine weitere Verbindung abends von und nach Niebüll einzurichten. Derzeit verkehrt die letzte Verbindung ab Niebüll um 20.07 Uhr nach Esbjerg und verkehrt die letzte Verbindung von Esbjerg an Niebüll um 20.53 Uhr.</p> <p><i>Seite 67, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr" (Teil 2)</i></p> <p>Hamburg – Lübeck</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS eine neue Bahnstation Lübeck-Moisling errichten wollen.</p> <p>Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation muss es sein, die Stadtteile Buntekuh und Moisling an die Bahn</p>	<p>nicht Teil der SPNV-Planung.</p> <p>Eine Station Neuwittenbek ist Teil der Planungen zum Projekt SRB Kiel.</p> <p>Eine Station Lindaunis wird vor dem Hintergrund eines geringen lokalen Verkehrsaufkommens nicht verfolgt.</p> <p>Die Bedeutung einer Station Flensburg-Tarup für den Ortsverkehr müsste geprüft werden. Die Verknüpfung zur Uni erfolgt derzeit über die Stadtbusse am Bahnhof Flensburg.</p> <p>Eine Einbindung der Strecke Flensburg - Kiel in den Vollknoten Kiel wird derzeit nicht verfolgt.</p>
---	--

anzubinden beziehungsweise mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus den beiden Stadtteilen in Richtung Bad Oldesloe gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Moisling optimal in den Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

Lübeck – Lüneburg

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lübeck-Hochschulstadtteil eine neue Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation ist es, die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus den beiden Stadtteilen in Richtung Schönberg und Ratzeburg gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh optimal in den Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

Kiel – Lübeck

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Lübeck Hauptbahnhof eine neue Bahnstation Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation ist es, den Stadtteil Siedlung Falkenfeld und das Schulzentrum Georg-Kerschensteiner-Straße mit der Bahn zu

erschließen, die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus Richtung Eutin und Neustadt in die Stadtteile St. Gertrud und Siedlung Karlshof gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen und somit die Bahnstation Lübeck Hauptbahnhof sowohl im Pendler- und im Schülerverkehr als auch während der Stadionveranstaltungen (Polizeieinsätze, Sonderzüge) zu entlasten.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße optimal in den auf der Nordtangente verkehrenden Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

Kiel – Schönberger Strand

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Kiel und Schönberger Strand perspektivisch unabhängig von der StadtRegionalBahn vom 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten.

Seite 68, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr" (Teil 3)

Bahnhof Altona Nord

PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für eine Errichtung eines großzügig gestalteten und großzügig dimensionierten Bahnhof Altona Nord mit insgesamt 4 Mittelbahnsteigen mit 8 Bahnsteiggleisen für den Regional- und Fernverkehr, mit insgesamt 2 Mittelbahnsteigen mit 4 Bahnsteiggleisen für den S-Bahn-Verkehr sowie mit mehreren mittig gelegenen Kehrgleisen im südlichen Gleisvorfeld, indem außerplanmäßig schnelle

Regionalzüge aus Richtung Norden wenden und während der Wende das Bahnsteiggleis räumen können, einsetzen.

Hamburg – Kellinghusen

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Wrist – Kellinghusen reaktivieren wollen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass durch den zentralen Standort der neuen Bahnstation Kellinghusen im Stadtgebiet von Kellinghusen, der entfallenden Zubringer-Fahrt von Kellinghusen nach Wrist mit dem Bus beziehungsweise dem Auto und dem entfallenden Umsteigen in der Bahnstation Wrist die Fahrgastnachfrage aus dem Stadtgebiet und dem Umland von Kellinghusen und damit die Auslastung der Regionalbahn im Streckenabschnitt zwischen Wrist und Elmshorn deutlich gesteigert werden kann.

Einen Nachteil der Führung der Regionallinie Hamburg – Elmshorn – Kellinghusen von der Bahnstation Hamburg-Altona aus sieht PRO BAHN nicht, da in Elmshorn ein attraktiver Anschluss vom RE Hamburg – Neumünster – Flensburg, der von der Bahnstation Hamburg Hauptbahnhof aus verkehrt, aus besteht, so dass eine attraktive Umsteigeverbindung Hamburg Hbf – Kellinghusen mit einer Fahrtzeit von 53 bis 56 Minuten angeboten wird.

Rendsburg – Fockbek

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke

Rendsburg – Fockbek reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Rendsburg und Fockbek perspektivisch vom 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten und in der Bahnstation Rendsburg eine Beifahranlage zu errichten, so dass der Zugteil der Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum im 60-Minuten-Takt in Rendsburg getrennt beziehungsweise gekuppelt werden kann.

Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr"

Hamburg – Westerland

PRO BAHN schlägt vor, die Verlängerung der Züge Hamburg-Altona – Westerland bis Hamburg Hauptbahnhof in absehbarer Zeit und nicht erst perspektivisch zu realisieren.

Kiel – Flensburg

PRO BAHN schlägt vor, auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg im Rahmen einer 1. Ausbaustufe 3 neue Bahnstationen zu errichten: Neuwittenbek, Lindaunis und Flensburg-Tarup.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Neuwittenbek ist es, Neuwittenbek mit der Bahn zu erschließen und die Fahrzeiten im SPNV/ ÖPNV von Neuwittenbek in Richtung Kiel gegenüber dem MIV zu verkürzen.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Lindaunis ist es, die Ausflugsverkehre auf der Schlei an die Bahn anzubinden beziehungsweise Lindaunis mit der Bahn zu

	<p>erschließen.</p> <p>Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Flensburg-Tarup ist es, die Flensburger Universität an die Bahn anzubinden beziehungsweise den Stadtteil Tarup mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV von der Flensburger Universität und dem Stadtteil in Richtung Süderbrarup, Eckernförde und Kiel gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.</p> <p>Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Flensburg-Tarup optimal in den Flensburger Stadtverkehr einzubinden.</p> <p>Darüber hinaus schlägt PRO BAHN vor, mit dem Ausbau der Bahnstation Kiel Hauptbahnhof zum Vollknoten das Betriebs-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg dahingehend zu verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstation Eckernförde und Sörup stattfinden. Dadurch kann die Regionallinie Kiel – Flensburg in den Vollknoten Kiel Hauptbahnhof integriert werden und in Flensburg den Richtungsanschluss zum RE Flensburg – Neumünster – Hamburg herstellen.</p>	
<p>409</p>	<p>Seite 75, Kapitel 2.3.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur</p> <p><i>Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Infrastrukturmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr"</i></p> <p>Netz West, Hamburg – Westerland</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Itzehoe und Heide weitestgehend (mit Ausnahme der Durchfahrt der Bahnstation Wilster, der Hochbrücke</p>	<p>Ausbau des Streckenabschnittes Itzehoe - Heide für 160 km/h</p> <p>Die LVS hat einen vergleichbaren Vorschlag bereits mit der DB Netz AG diskutiert. Seitens der DB Netz AG wird angenommen, dass entsprechende Geschwindigkeitsanpassungen nicht ohne Untergrundverbesserungen möglich sind. Möglicherweise könnte eine Geschwindigkeitserhöhung jedoch im Zuge der avisierten Elektrifizierung erfolgen.</p> <p>Ausbau des Streckenabschnittes Jübek - Husum für 140 km/h</p> <p>Aus Sicht der LVS wäre eine wenn auch nur partielle Anhebung der Geschwindigkeit zwischen Jübek und Husum eine sehr sinnvolle Maßnahme,</p>

<p>Hochdonn und der Durchfahrt der Bahnstation der Bahnstation St. Michaelisdonn) für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrzeit Itzehoe – Heide zu verkürzen und in Itzehoe einen Halbknoten einzurichten.</p> <p>Netz Nord, Kiel – Rendsburg – Husum</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Jübek und Husum für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrzeit zwischen Jübek und Husum zu verkürzen und in Husum die Anschlusssicherheit (insbesondere in Nord-Süd-Richtung) zu erhöhen.</p> <p>Niebüll – Tondern – Esbjerg</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für einen weitestgehenden Ausbau der Bahnstrecke Niebüll – Tondern – Esbjerg für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h einsetzen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die derzeit viel zu lange Fahrzeit von 104 bis 112 Minuten auf rund 85 Minuten zu verkürzen, so dass die Regionallinie Niebüll – Tondern – Esbjerg in den Vollknoten Niebüll zur vollen Stunde und in den Vollknoten Esbjerg zur halben Stunde integriert werden kann.</p>	<p>mit der Anschlussverluste in Husum reduziert werden könnten. Die LVS hatte diesen Vorschlag der DB Netz AG, Regionalnetz Nord-Ostsee vor einiger Zeit unterbreitet. Zum damaligen Zeitpunkt wurde jedoch keine Bereitschaft signalisiert, entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Die LVS wird diesbezüglich erneut auf die DB Netz AG zugehen.</p> <p>Niebüll - Tondern - Esbjerg</p> <p>Land und LVS unterstützen einen solchen Ausbau, weisen jedoch darauf hin, dass dieser auch von der dänischen Seite unterstützt werden muss.</p> <p>Ausbau Kiel - Flensburg:</p> <p>Die Einschätzungen werden im Prinzip geteilt. Die wenigen zur Verfügung stehenden Finanzmittel lassen jedoch eine Umsetzung nicht zu. Im Rahmen des Projektes Knoten Kiel ist allerdings eine Blockteilung zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee vorgesehen, womit die Zugfolgezeit verkürzt und damit die Streckenkapazität erhöht wird. Diese Baumaßnahme soll bereits 2014 umgesetzt werden. Die Sinnhaftigkeit eine neue Station Flensburg-Tarup müsste genauer geprüft werden. Die Einrichtung eines Bedarfshalts in Lindaunis wird aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials als nicht realisierungswürdig erachtet. Derzeit ist auch eine Änderung des Betriebskonzeptes zwischen Kiel und Flensburg nicht vorgesehen.</p> <p>Beschleunigung der Strecke Neumünster - Heide - Büsum</p> <p>Kurzfristig erörtert die LVS in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG, wie in Teilabschnitten die Geschwindigkeit zwischen Heide und Büsum erhöht werden könnte. Damit soll den immer wieder vorkommenden Anschlussverlusten in Heide (Fahrgäste aus Büsum erreichen "ihren" Zug nicht) entgegengewirkt werden. Die LVS hat aus ihrer Sicht relativ einfach zu realisierende Maßnahmen identifiziert und stimmt Vorschläge mit der DB Netz AG ab.</p> <p>Für die Strecke Neumünster - Heide ist im Szenario "Plus 50 Prozent" ein Stundentakt vorgesehen. Um diesen effizient fahren zu können, wäre auch</p>
--	---

<p>Netz Nord, Kiel – Flensburg</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 1. Ausbaustufe Kiel – Flensburg 3 Infrastrukturmaßnahmen in den folgenden Streckenabschnitten zu realisieren: Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Hassee, Eckernförde – Sörup und Sörup – Flensburg.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee im Rahmen einer 1. Ausbaustufe zwischen Hamburger Chaussee und Kiel-Hassee zweigleisig auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, in einem ersten Schritt im Hinblick auf den Ausbau der Bahnstation Kiel Hauptbahnhof zum Vollknoten und die Integration der Regionallinie Kiel – Flensburg in den Vollknoten Kiel Hauptbahnhof die Kapazität und die Betriebsqualität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee zu erhöhen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Eckernförde und Sörup für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Eckernförde und Sörup zu verkürzen, um das Betriebs-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg dahingehend zu verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstationen Eckernförde und Sörup stattfinden können, und einen zusätzlichen Bedarfshalt der Züge zwischen Rieseby und Süderbrarup an der neuen Bahnstation Lindaunis zu ermöglichen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Sörup und Flensburg für eine Höchstgeschwindigkeit von</p>	<p>eine deutliche Beschleunigung der Strecke erforderlich.</p> <p>Beschleunigung der Strecke Lübeck - Lüneburg</p> <p>Der Vorschlag wird geprüft. Derzeit ist die Errichtung einer neuen Station Lübeck Roter Löwe/Buntekuh nicht vorgesehen.</p>
--	--

	<p>140 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Sörup und Flensburg zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge zwischen Husby und Flensburg an der neuen Bahnstation Flensburg-Tarup zu ermöglichen und in Flensburg den Richtungsanschluss zum RE Flensburg – Neumünster – Hamburg sicherzustellen.</p> <p>Netz Nord, Neumünster – Heide – Büsum</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, die bereits sanierten beziehungsweise die sich derzeit in der Sanierung befindlichen Streckenabschnitte für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bis 120 km/h auszubauen, indem die Bahnübergänge entsprechend angepasst beziehungsweise ausgebaut werden.</p> <p>Netz Ost, Lübeck – Lüneburg</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Lübeck-Hochschulstadtteil und Pogeez für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme es, die Fahrtzeit zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Pogeez zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lübeck-Hochschulstadtteil an der neuen Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh zu ermöglichen.</p>	
410	<p>Seite 81, Geplante Stationsmaßnahmen</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, dass in Pinneberg im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des Mittelbahnsteiges Gleis 4/ 5 und der Errichtung des barrierefreien Zugangs zum Mittelbahnsteig Gleis 4/ 5 am westlichen Überholungsgleis</p>	<p>Die Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges am Gleis 6 ist abhängig vom zukünftigen Betriebsprogrammen und daher erst mittelfristig vorgesehen.</p>

	ein zusätzlicher barrierefreier Bahnsteig (Gleis 6) errichtet wird.	
411	<p>Seite 85, Kapitel 2.5 Schleswig-Holstein-Tarif</p> <p>PRO BAHN ist der Auffassung, dass der Schleswig-Holstein-Tarif auch in den Busbinnenverkehre im Kreis Schleswig-Flensburg, der Stadt Flensburg und auf der Insel Sylt Gültigkeit haben muss.</p> <p><i>Seite 88 Kapitel 2.5.2 Weiterentwicklung</i></p> <p>PRO BAHN schlägt vor, alle rund 200 Verkaufsstellen der Eisenbahn- und Busverkehrsunternehmen in der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) unter der Marke "nah.sh" zusammenzuschließen.</p>	<p>Eine Umsetzung der dritten Stufe des SH-Tarifs (und damit Gültigkeit auch für die Busbinnenverkehre) für den Kreis Schleswig-Flensburg und Flensburg ist mit Einführung des SH-Tarifs 2.0 geplant. Inwieweit auch im Binnenverkehr der Insel Sylt der SH-Tarif vollständig zur Anwendung kommen kann, ist angesichts der sehr unterschiedlichen Preisniveaus noch zu prüfen.</p> <p>Ein einheitliches Auftreten der Verkaufsstellen unter der gemeinsamen Marke "nah.sh" ist aus Fahrgastsicht sehr zu begrüßen. Der Vorschlag wird im Rahmen der generellen Diskussion zur Anwendung der Marke "nah.sh" mit den Verkehrsunternehmen zu diskutieren sein.</p>
412	<p>Seite 97, Kapitel 2.8 Wettbewerb im Nahverkehr</p> <p><i>Seite 98, Kapitel 2.8.2 Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein, Weiterentwicklung des Wettbewerbs</i></p> <p>PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer perspektivisch Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg die einzurichtende Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön in das Wettbewerbsnetz "Süd" zu integrieren.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, dass neue Wettbewerbsnetz "S4" (S4 West/ S4 Ost) mit einer Vertragslaufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2033 auszuschreiben, um bei der kommenden Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes "S-Bahn Hamburg" die Aufteilung des Wettbewerbsnetzes in Teillose verändern zu können.</p> <p>PRO BAHN begrüßt, die Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Büchen in das Wettbewerbsnetz "Ostseeküste" der beteiligten Aufgabenträger HVV, LVS und VMV zu integrieren.</p>	<p>1) Die Strecke Neumünster-Ascheberg verbindet zwei Netze mit dieselbetriebenen Strecken (Netz Nord in Neumünster mit Netz Ost in Ascheberg). Im Falle einer Reaktivierung der Strecke wäre konkret zu prüfen, in welchem der beiden Netze die Strecke am wirtschaftlichsten betrieben werden könnte - z.B. hinsichtlich optimierter Fahrzeugumläufe. Die gewünschte Festlegung im LNVP ist daher nicht sinnvoll.</p> <p>2) Der künftige Betrieb der S4 Ost und West ist gemeinsam von Hamburg und Schleswig-Holstein auszuschreiben. Die Anregung wird zu gegebener Zeit in den Gesprächen mit Hamburg geprüft werden.</p>

<p>413</p>	<p>Seite 108, Kapitel 3.2 Kosten</p> <p><i>Seite 112, Kapitel 3.2.2 Möglichkeiten der Kostensenkung und/ oder Effizienzsteigerung, Landesinfrastrukturgesellschaft</i></p> <p>PRO BAHN ist der Auffassung, dass eine Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für das regionale Bahnnetz und die regionalen Bahnstationen durch eine Landesinfrastrukturgesellschaft sinnvoll ist, um einen gezielten, effizienten und transparenten Einsatz von Infrastrukturentgelten in der Region sicherzustellen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, dass die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung folgender Bahnstrecken von einer Landesinfrastrukturgesellschaft wahrgenommen werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Flensburg ZOB – Flensburg-Wilhelminental · Flensburg – Kiel · Husum – Jübek · St. Peter-Ording – Husum · Fockbek – Büdelsdorf · Osterrönfeld – Kiel-Hassee · Büsum – Heide – Neumünster · Neumünster – Ascheberg · Neumünster – Bad Oldesloe 	<p>Der Vorschlag entspricht im Wesentlichen den bisherigen Überlegungen. Sobald die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine Landesinfrastrukturgesellschaft geschaffen sind, kann das Tätigkeitsfeld genauer beschrieben werden.</p>
-------------------	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> · Lübeck – Büchen · Uetersen – Tornesch 	
414	<p>Seite 132, Kapitel 2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn</p> <p><i>Seite 132, Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 1)</i></p> <p>Hamburg – Büchen (– Rostock)</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in der Bahnstation Büchen eine Beifahreranlage zu errichten.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Expresslinie Hamburg – Büchen (– Rostock) mit dem Start des neuen Verkehrsvertrags "Wettbewerbsnetz Ostseeküste" zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Büchen in der Bahnstation Büchen zu schwächen und zu stärken.</p> <p>Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht reaktivieren wollen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht auch die Variante einer Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht mit einer Fahrzeit von 30 Minuten einzubeziehen. Die Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht sollte in das Wettbewerbsnetz "Ostseeküste" integriert werden.</p>	<p>Hamburg-Büchen</p> <p>Eine Beifahreranlage in Büchen wird im Rahmen des noch zu erstellenden Betriebskonzept im Netz Ostseeküste betrachtet, um Züge ggf. stärken und schwächen zu können.</p> <p>Nettelburg-Bergedorf-Geesthacht</p> <p>Die Führung einer möglichen Linie Nettelburg - Geesthacht bis Hamburg Hbf wird derzeit vor dem Hintergrund der Belastung des Abschnittes Bergedorf - Hamburg Hbf und der Überlastung des Hamburger Hbf nicht betrachtet. Eine Integration in das Wettbewerbsnetz Ostseeküste wird aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge derzeit nicht verfolgt.</p> <p>Hamburg - Itzehoe/Kellinghusen</p> <p>Die Idee einer Station in Glückstadt Nord werden wir prüfen.</p> <p>Die Einführung eines 10-Minutentaktes einer S4 zwischen Altona-Nord und Pinneberg auf den Ferngleisen wird derzeit vor dem Hintergrund der hohen Auslastung der Strecke mit Fern- und Güterverkehr als nicht durchführbar erachtet.</p> <p>Die Forderung, einen Übergang vom SH-Tarif in das schleswig-holsteinische Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn über eine Zuschlags- oder Integrationslösung zu ermöglichen, halten wir aufrecht. Die Forderung wird in den LNVP (Band 1 "Offensive Nahverkehr") aufgenommen. Im Band "Plus 50 Prozent" ist eine Integration bereits unterstellt (siehe Angebotsmaßnahmen Bahn).</p> <p>Niebüll - Flensburg</p>

<p>Hamburg – Itzehoe/ – Kellinghusen</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Vorentwurfsplanung zur Einbindung der Regionallinien Hamburg – Elmshorn – Itzehoe und Hamburg – Elmshorn – Kellinghusen in die S-Bahn Hamburg (2 System-S-Bahn) im Streckenabschnitt zwischen Glückstadt und Krempe die Errichtung einer neuen Bahnstation Glückstadt-Nord/ Tegelgrund zu prüfen.</p>	<p>Eine Integration der Strecke Flensburg - Niebüll in das Wettbewerbsnetz West ist nicht vorgesehen. Eine Durchbindung von Zügen zwischen Flensburg und Westerland wird vor dem Hintergrund der sehr unterschiedlichen Nachfrage auf den Abschnitten östlich und westlich von Niebüll kritisch gesehen und ist daher derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Elmshorn - Ulzburg Süd</p> <p>Für die Strecke Elmshorn - Ulzburg Süd existieren noch keine konkreten Angebotskonzepte für einen 30-Minutentakt. Die zukünftigen Kreuzungsstationen werden zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt.</p>
<p>Brunsbüttel – Wilster</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster reaktivieren und die S4 bis Brunsbüttel verlängern wollen.</p>	<p>Neumünster - Ascheberg</p> <p>Die Zahl der Stationen zwischen Ascheberg - Neumünster ist vom zukünftigen Betriebskonzept und den Knotenzeiten abhängig.</p>
<p>Uetersen – Tornesch</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Uetersen – Tornesch reaktivieren wollen.</p>	<p>Lübeck - Bad Kleinen</p> <p>Die trassenmäßige Festlegung der Führung von Direktverkehren Schwerin - Lübeck obliegt dem Land Mecklenburg-Vorpommern. Derzeit wird dort der Weg über Grevesmühlen favorisiert.</p>
<p>PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen – Tornesch auch die Variante einer Einbindung in die S-Bahn-Hamburg (2 System-S-Bahn), einzubeziehen, indem die S4 im Streckenabschnitt zwischen Tornesch und Altona Nord auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und von Tornesch aus alternierend im 20-Minuten-Takt nach Uetersen und</p>	<p>Bahnhof Flensburg</p> <p>Die exakte Linienbelegung eines möglichen Stadtbahnhofes in Flensburg ist derzeit noch nicht fixiert.</p>
<p>Hamburg – Westerland</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch den Streckenabschnitt zwischen Itzehoe und Heide</p>	<p>Kiel - Rendsburg - Fockbek</p> <p>Eine Ausweitung des Angebots über den derzeit geplant Ausbaustandard hinaus ist zwischen Kiel und Rendsburg nicht geplant. Auch ist es nicht vorgesehen, einen weiteren Infrastrukturausbau zwischen Kiel und Rendsburg durchzuführen.</p>

<p>elektrifizieren und die S4 bis Heide verlängern wollen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen Hamburg und Westerland auch die Variante einer Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr Hamburg – Westerland in den Schleswig-Holstein-Tarif einzubeziehen.</p> <p><i>Seite 133, Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 2)</i></p> <p>Hamburg – Neumünster – Flensburg/ – Kiel</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Neumünster und Flensburg durch eine Regionallinie Neumünster – Flensburg im 60-Minuten-Takt erweitern beziehungsweise durch eine Beschleunigung des RE Hamburg – Neumünster – Flensburg zur durchgängigen Expresslinie attraktiver gestalten wollen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Erweiterung des Verkehrsangebotes zwischen Neumünster und Flensburg auch die Variante einer Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr Hamburg – Neumünster – Flensburg – Kolding – Aarhus/ – Kopenhagen in den Schleswig-Holstein-Tarif einzubeziehen.</p> <p>Hamburg – Neumünster – Kiel</p> <p>PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Hamburg und Kiel durch Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr in den Schleswig-Holstein-Tarif auf bis zu 3 stündliche Züge erweitern wollen.</p>	<p>Kiel - Flensburg</p> <p>Eine Ausweitung des Regionalzugangebots über den derzeit geplant Ausbaustandard hinaus ist zwischen Kiel und Eckernförde nicht geplant. Dieses ist erst mit dem Projekt Stadt-Regional-Bahn Kiel geplant.</p> <p>Zwischen Kiel und Eckernförde sind die neuen Stationen Neuwittenbek und Gettorf Süd nur bei grundlegenden Änderungen des Betriebsprogramms oder bei Realisierung der Stadt-Regional-Bahn umsetzbar. Ein Halt in Eckernförde Süd wäre hingegen bereits heute möglich. Hier wird kurzfristig erörtert, ob diese neue Station mittelfristig umgesetzt werden soll.</p> <p>Die Zweigleisigkeit zwischen Kiel-Hassee und Kiel Hauptbahnhof ist wünschenswert. Bei den anstehenden Umbauarbeiten im Kieler Hauptbahnhof wird eine spätere Zweigleisigkeit berücksichtigt.</p>
--	--

Neumünster – Heide – Büsum

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Hohenwestedt und Heide vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt verdichten und die Fahrtzeit auf der Bahnstrecke Neumünster – Heide – Büsum insgesamt verkürzen wollen.

Niebüll – Flensburg

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg perspektivisch reaktivieren und eine Regionallinie Niebüll – Flensburg einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg neue Bahnstationen in Lindholm, Leck, Sprakebüll, Schafflund, Wallsbüll, Unaften und Handewitt einzurichten, die Regionallinie Niebüll – Flensburg mit der (Verstärker-)Regionallinie Westerland – Niebüll zu verbinden und in das Wettbewerbsnetz "West" zu integrieren.

Elmshorn – Ulzburg Süd

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Barmstedt und Ulzburg Süd auf einen 30-Minuten-Takt verdichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, eine neue Kreuzungsstation in Langeln zu errichten.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, dass Betriebs-Konzept Elmshorn – Ulzburg Süd dahingehend zu

verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstationen Sparrieshoop und Langeln stattfinden könne, um die Regionallinie Elmshorn – Ulzburg Süd in den doppelten Vollknoten Elmshorn zu integrieren.

Neumünster – Ascheberg

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg reaktivieren und eine Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg neue Bahnstationen in Neumünster-Ost, Bokhorst und Wankendorf einzurichten und die Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön in das Wettbewerbsnetz "Süd" zu integrieren.

Lübeck – Bad Kleinen

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch eine Direktverbindung Lübeck – Schwerin einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für eine Errichtung einer Neubaustrecke Schönberg – Rehna und eine Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Rehna und Gadebusch mit einer Fahrtzeit von 55 Minuten einsetzen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass die Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Rehna, Gadebusch und die nördlichen Stadtteile von Schwerin eine höhere Fahrgastnachfrage erwarten lässt als eine

Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Grevesmühlen und eine Verbindungskurve Bad Kleinen.

Bahnhof Flensburg

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Flensburg-Wilhelminental – Flensburg ZOB reaktivieren und einen neuen innenstadtnahen Bahnhof Flensburg ZOB errichten wollen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass in einem ersten Schritt die RE-Linie Hamburg – Neumünster – Flensburg und die Regionallinie Kiel – Flensburg zum neuen innenstadtnahen Bahnhof Flensburg ZOB verlängert werden sollen, in einem zweiten Schritt perspektivisch die Regionallinie Niebüll – Flensburg sowie der Fernverkehr Hamburg – Neumünster – Flensburg – Kolding – Aarhus/ – Kopenhagen.

Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen Bahn im Szenario "Plus 50 Prozent":

Kiel – Rendsburg – Fockbek

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 2. Ausbaustufe Kiel – Rendsburg 3 Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren:

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel-Hassee und Schülldorf weitestgehend für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

PRO BAHN schlägt vor, die Bahnstationen Meldorf und Schülldorf zu Kreuzungsstationen auszubauen.

PRO BAHN schlägt vor, in der Bahnstation Rendsburg eine Beifahreranlage zu errichten.

Ziel der Infrastrukturmaßnahmen ist es, die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld so zu erhöhen, dass die Regionallinie Kiel – Rendsburg – Fockbek im 30-Minuten-Takt verkehren und der Zugteil der Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum im 60-Minuten-Takt in Rendsburg getrennt beziehungsweise gekuppelt werden kann.

Kiel – Flensburg

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 2. Ausbaustufe Kiel – Flensburg 1 Angebotsmaßnahme und 3 Infrastrukturmaßnahmen in den folgenden Streckenabschnitten zu realisieren: Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Hassee und Neuwittenbek – Eckernförde.

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Neuwittenbek und Eckernförde die neuen Bahnstationen Gettorf Süd und Eckernförde Süd zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstationen ist es, dass Orts- beziehungsweise das Stadtgebiet von Gettorf beziehungsweise Eckernförde besser mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus dem Orts- beziehungsweise Stadtgebiet von Gettorf beziehungsweise Eckernförde in Richtung Kiel gegenüber dem MIV zu verkürzen.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee im Rahmen einer 2. Ausbaustufe zwischen Kiel Hauptbahnhof und Hamburger Chaussee zweigleisig auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, in einem zweiten

	<p>Schritt die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee so zu erhöhen, dass insgesamt 5 Züge pro Stunde und Richtung in diesem Streckenabschnitt mit einer sehr guten Betriebsqualität verkehren können.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Neuwittenbek und Gettorf zweigleisig und für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Eckernförde so zu erhöhen, dass zwischen Kiel – Eckernförde ein Schnell-Langsam-Konzept mit einer Expresslinie Kiel – Flensburg im 60-Minuten-Takt und einer Regionallinie Kiel – Eckernförde im 30-Minuten-Takt eingeführt werden kann, und die Fahrtzeit zwischen Neuwittenbek und Gettorf zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge an der neuen Bahnstation Gettorf Süd zu ermöglichen.</p> <p>PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Gettorf und Eckernförde weitestgehend für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.</p> <p>Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Gettorf und Eckernförde zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge an der neuen Bahnstation Eckernförde Süd zu ermöglichen.</p>	
415	<p><i>Seite 140, Abb. 05 Bewertung von Schnellbus-Linien in Schleswig-Holstein Seite 141 Weiterentwicklung überregionales Busangebot</i></p> <p><i>Seite 142, Tab. 02 Bewertung von Schnellbus-Linien in Schleswig-Holstein</i></p> <p>PRO BAHN schlägt vor, in der endgültigen Fassung des</p>	<p>Grundlage für die Bewertung der Schnellbuslinien auf S. 140-142 ist ein bereits fertig gestelltes Gutachten aus dem Jahre 2009. Ihre Vorschläge werden bei der weiteren Diskussion über ein Schnellbusnetz berücksichtigt, allerdings im LNVP nicht mehr aufgenommen.</p>

4. LNVP für die Jahre 2013 bis 2017 auch Schnellbus-Linien auf den Linienverläufen Rendsburg – Hohenwestedt – Itzehoe, Bad Segeberg – Neustadt/ – Scharbeutz/ – Timmendorfer Strand und Bad Oldesloe – Schwarzenbek – Geesthacht einzubeziehen.	
---	--

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
156	<p>Fahrplanangebot(Seite 59; Abb. 31):</p> <p>In der tabellarischen Übersicht fehlen die KBS 101.x (S-Bahn Linien) komplett.</p>	<p>Die Übersicht wird ergänzt.</p>
157	<p>S 21 Richtung Kaltenkirchen (Seite 67, Seite 121):</p> <p>Durch die Bürgerschaft der FHH ist bisher noch keine Entscheidung zum Bau und Betrieb einer S-Bahn nach Kaltenkirchen getroffen worden. Bevor diese Entscheidung getroffen wird, muss u.a. über den Umfang und die Kostenbeteiligung von Schleswig-Holstein an den hierfür notwendigen zusätzlichen Leistungen (incl. Fahrzeugbeschaffung) der möglichen Linie "S 32" gesprochen werden. Eine Verdichtung der Verkehre in Richtung Kaltenkirchen ist u.E. nicht erforderlich.</p> <p>· S 4 Ost Richtung Ahrensburg (Seite 67):</p> <p>Die Formulierung "Wesentliche Nutzendieser Maßnahme werden im Binnenverkehr von Hamburg ... generiert." teilen wir nicht. Auch die Aussage "Einzelbewertung für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein nicht möglich" ist für das Projekt kontraproduktiv.</p> <p>Mit der S-Bahn S 4 Richtung Bad Oldesloe wird in der Metropolregion Hamburg das Nahverkehrsangebot deutlich verbessert. Gleichzeitig stehen dem Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr mehr Trassen und im Hauptbahnhof Hamburg dem SPNV und dem SPNF mehr Kapazitäten zur Verfügung.</p>	<p>S 21 Richtung Kaltenkirchen</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Über die genaue Aufteilung von Bau- und Betriebskosten wird zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zu verhandeln sein.</p> <p>Die im Szenario "Plus 50 Prozent" genannten Expressfahrten zwischen Kaltenkirchen und Hamburg hätten eine Verdichtung des Angebotes zur Folge. Wir gehen langfristig von einer Nachfrage nach solchen Fahrten aus, da die Fahrzeiten zwischen Kaltenkirchen bzw. Henstedt-Ulzburg bis nach Hamburg unverhältnismäßig lang sind.</p> <p>S 4 Ost Richtung Ahrensburg</p> <p>Die Anmerkungen zur Kosten-Nutzen-Betrachtung wurden aufgenommen. Es wird auf die derzeit in Arbeit befindliche Nutzen-Kosten-Untersuchung hingewiesen.</p> <p>S 4 West Richtung Itzehoe-Wrist</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass vor Ende des Verkehrsvertrages Netz Mitte Los B eine Umstellung auf die S 4 erfolgen würde. Die angemerken Schwierigkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung könnten die Inbetriebnahme einer S 4 noch weiter verschieben. Ebenso wird zu prüfen sein, welche Vorteile für Fahrgäste und Besteller eine S 4 West haben würde.</p>

<p>· S 4West Richtung Itzehoe/Wrist (Seite 98, Seite 120):</p> <p>Im Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017 wird dargestellt, dass die Inbetriebnahme der S 4 West frühestens für das Jahr 2027 geplant ist. Mit Blick auf die Fahrzeugbeschaffung sind folgende Sachverhalte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generell ist zu prüfen, wie der Betrieb finanziert werden kann und welche Vorteile diese Linie gegenüber den Regionalzügen (künftiges Netz Mitte) bringen würde. - Die neuen S-Bahn Fahrzeuge der BR 490, die mit dem Verkehrsvertrag ab 2018 beschafft werden, können nur bis Ende 2023 hergestellt werden. Für Fahrzeuge, die nach diesem Zeitpunkt hergestellt werden, wird es absehbar keine Zulassung mehr geben. Im neuen S-Bahn-Vertrag ist eine Einflottung neuer S-Bahn Fahrzeuge vorgesehen. Diese Einflottung zielt zunächst aber auf den Ersatz der 112 Fahrzeuge der BR474 ab, so dass frühestens im Jahr 2034 die neue S-Bahn Linie ihren Betrieb aufnehmen könnte. <p>· S-Bahn Richtung Geesthacht (Seite 132):</p> <p>Das Erfordernis der Einrichtung einer S-Bahn-Linie (20 Min-Takt) von Nettelnburg nach Geesthacht wird von hier nicht gesehen. Es wird vorgeschlagen, bzgl. der S-Bahn Richtung Geesthacht alle im Nahverkehrsplan getroffenen Aussagen zu streichen.</p> <p>· Ausweitung des S-Bahn Netzes Richtung Neumünster, Brunsbüttel, Heide, (Seite 98, Seite 132, Seite 133):</p> <p>Mit Blick auf die Betriebsstabilität des S-Bahnsystems</p>	<p>S-Bahn in Richtung Geesthacht</p> <p>Es wird hier ein interessantes Fahrgastpotenzial gesehen. Die Stadt Geesthacht und der Kreis Herzogtum Lauenburg fordern genauere Untersuchungen. Vor diesem Hintergrund sollten die Aussagen zu einer möglichen Reaktivierung der Strecke nach Geesthacht im LNVP stehen bleiben.</p> <p>Ausweitung des S-Bahn Netzes in Richtung Neumünster, Brunsbüttel und Heide</p> <p>Bei der weiteren Konkretisierung der Ideen werden die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität zu prüfen sein. Die genannten Streckenabschnitte haben derzeit keine Direktverbindungen nach Hamburg (zwischen Heide und Itzehoe nur die Stationen, die derzeit durch den Pendelzug bedient werden). Eine S-Bahnlösung könnte hier für eine Lösung sorgen und gleichzeitig die schon heute sehr stark nachgefragten Expressverbindungen entlasten.</p> <p>Zweigleisige S-Bahn Anbindung Wedel</p> <p>Es besteht weiterhin Prüfbedarf für die Realisierung eines Haltepunktes in Wedel Ost. Nach derzeitigem Kenntnisstand stellt sich das Kosten-Nutzen-Verhalten negativ dar. Für eine abschließende Bewertung ist eine Prüfung hinsichtlich einer kostengünstigeren Realisierung notwendig.</p>
--	--

	<p>tragen wir diese Gedanken der Ausweitung des S-Bahn-System nicht mit. Wir bitten Sie, entsprechenden Aussagen im LNVP zu ändern.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Zweigleisige S-Bahn Anbindung Wedel: <p>Im LNVP gibt es keine Aussagen zu einemzweigleisigen Ausbau der Strecke nach Wedel bzw. des vor Ortgeforderten Haltepunkts "Wedel Ost" an das Bestandsnetz. Wir schlagen vor, dieses so im LNVP festzuhalten.</p>	
158	<p>Infrastrukturmaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> · Expresslinienfahren nach Möglichkeit den Hamburger Hauptbahnhof an (Seite 56): <p>Wir möchten auf die beschränkte Kapazität der Verbindungsbahn und des Hauptbahnhofes hinweisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Aufgabe des Bahnhofes Altona zugunsten eines neuen Bahnhofes Altona-Nord (Seite 68) <p>Dies ist ein Projekt, welches unabhängig vom Nahverkehr durch Hamburg/der Deutschen Bahn in Erwägung gezogen wird.</p>	<p>Bei der Darstellung auf Seite 56 handelt sich um abstrakte Anforderungen an Expresslinien, auf deren Umsetzung hingewirkt werden soll.</p> <p>Die LVS unterstützt den Bau eines Bahnhofes Altona-Nord.</p>
160	<p>5. HVV-Tarif</p> <p>Der HVV-Tarif, der nahezu 30 % der Landesfläche abdeckt, wird nur unzureichend dargestellt und erwähnt. (Seite 87)</p> <p>Wir tragen Ihre getroffenen Aussage "Eine weitere Ausweitung des HVV-Tarifgebietes nach Norden ist nicht sinnvoll. Die Grenze des Ringzonenmodells ist mit der heutigen Größe des HVV erreicht." mit.</p>	<p>Bei der Überarbeitung werden Aussagen zum HVV-Tarif und zur Schnittstelle beider Tarife ergänzt.</p>

161	<p>6. Wettbewerb</p> <p>Die Abbildung auf der Seite 99 ist für uns nicht nachvollziehbar bzw. fehlerhaft; wir bitten Sie, diese ggf. näher zu erläutern und zu überarbeiten.</p>	Vielen Dank für den Hinweis, die Darstellung wird korrigiert.
188	<p>Nachfrageentwicklung S-Bahn (Seite 23, Seite 50 ff):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgemein: In Ihrem Rückblick auf die Veränderung der Verkehrsnachfrage zwischen den Jahren 2005 und 2011 möchten wir Sie bitten, auch die positive Nachfrageentwicklung der S-Bahn aufzunehmen. - S 21: In der Abbildung 27 auf der Seite 50 wird die Veränderung der Verkehrsnachfrage für den Zeitraum 2010bis 2030 im SPNV an einem durchschnittlichen Tag auf dem Abschnitt Eidelstedt-Kaltenkirchen mit 19 % angegeben. Die Standardisierte Bewertung hat als Grundlage 30 % Fahrgastzuwachs gegenüber der heutigen Nachfrage ausgewiesen. - S 4: In der Abbildung 27 auf der Seite 50 wird die Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV an einem durchschnittlichen Tag auf dem Abschnitt Hamburg – Bad Oldesloe mit 4 % angegeben. Eine Voruntersuchung der Deutschen Bahn geht von einem Fahrgastzuwachs bezogen auf die heutige Nachfrage von bis zu 50 % aus. 	<p>Umfassende Daten zur Entwicklung der Nachfrage der S-Bahn liegen uns nicht vor.</p> <p>Die zukünftige Fahrgastentwicklung auf der S 4 spielt sich v. a. auf Hamburger Gebiet ab. Daher unterscheiden sich die Werte aus projektbezogenen Untersuchungen.</p> <p>In der Darstellung im LNVP wird die Entwicklung auf dem Ast Hamburg - Bad Oldesloe OHNE die S 4 dargestellt (siehe dazugehörige Tabelle Angebotsmaßnahmen).</p>
189	<p>Klimaschutzdurch Nahverkehr (Seite 44):</p> <p>Die Angabe der CO2-Einsparung von 5.400t wird unter "S-Bahn Hamburg" aufgeführt. Dieser Wert bildet nur die CO2Reduktion der S-Bahn Verkehrsleistungen in Schleswig-Holstein ab.</p>	Der Hinweis wird aufgenommen und berücksichtigt.

197	<p>3. Angebotsmaßnahmen SPNV 2013 bis 2017 (Offensive Nahverkehr, ohne S-Bahn)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Erweiterung zum 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Büchen; Entfall des Pendelverkehrs zwischen Aumühle und Büchen (Seite 66 bis 68) · Erweiterung des Fahrtenangebotes auf bis zu drei stündliche Züge mit einer Expresslinie im 30-Minuten-Takt (auch am Wochenende) und einer Sprinterlinie im 60-Minuten-Takt auf der Linie Hamburg-Lübeck (Seite 66 bis 68) <p>Die genannten Maßnahmen möchten wir unter den Vorbehalt der Finanzierung und auch der entsprechenden Nachfrage stellen.</p>	Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
198	<p>4. Angebotsmaßnahmen SPNV 50plus (ohne S-Bahn)</p> <p>Regionallinie Hamburg – Büchen – Lauenburg im 60-Minuten-Takt, Umsteigefreie Zugangebote Ratzeburg – Mölln – Büchen – Hamburg zur Hauptverkehrszeit durch Flügelzüge der Regionallinie Hamburg – Lauenburg (Seite 132)</p> <p>Die genannten Maßnahmen möchten wir unter den Vorbehalt der Finanzierung und auch der entsprechenden Nachfrage stellen.</p>	Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hansestadt Lübeck, Stadtplanung/Verkehrsplanung

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
173	<p>Kapitel 2.2.2 – Bus</p> <p>Die aufgezeigte Notwendigkeit einer Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern, den Trägern der Schülerbeförderung und den Schulen kann von hier bestätigt werden. Eine Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger vor Ort durch das Land könnte hilfreich sein. Bei den Ausführungen zu den Anschlussbeziehungen Bahn-Bus werden überwiegend die noch nicht ausreichend vertakteten ländlichen Verkehre kritisiert und auf den Hamburger Randbereich positiv verwiesen. Die in den letzten Jahren erfolgten Verbesserungen im Bereich der Stadtverkehre werden außer Acht gelassen und sollten daher ergänzt werden. Zum Thema Barrierefreiheit wird auf die Verpflichtungen der kommunalen Aufgabenträger verwiesen, es fehlen allerdings Aussagen darüber, wie und in welcher Form das Land die vollständige Barrierefreiheit erreichen will. Auf die mögliche landesgesetzliche Regelung für Ausnahmefälle wird zwar hingewiesen, allerdings gibt es keine Aussage, ob das Land beabsichtigt, hiervon Gebrauch zu machen.</p>	<p>Die Anmerkungen zum Schülerverkehr und zu den Anschlussbeziehungen Bahn-Bus werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p>
174	<p>Kapitel 2.2.3 – Weiterentwicklung des Angebotes</p> <p>Die Erweiterung des Fahrtenangebotes auf die Strecke Hamburg – Lübeck, sowie die neue Bahnstation Lübeck-Moisling wird ausdrücklich begrüßt. Das Gleiche gilt für die Erweiterungen des Angebotes auf den Strecken Lübeck – Puttgarden, Lübeck – Lüneburg und Kiel – Lübeck. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau der S-Bahn Linie 4 nicht zu Lasten der Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg erfolgen darf.</p>	<p>Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

175	<p>Punkt 2.2.3. Bei der Verbesserung der Infrastruktur an den Bahnhaltdepunkten/-stationen sollte das Thema "Radparken" stärker berücksichtigt werden, zumal sich die DB Station und Service hier oftmals nicht zuständig fühlt, weil es nicht "ihre Kunden" sind. Eine Unterstützung durch das Land auch im Hinblick auf die Bewilligung von Fördermitteln an die Bahn könnte hilfreich sein.</p>	Ihr Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
176	<p>Kapitel 2.5.2 – Weiterentwicklung (Tarif/Vertrieb) Die Verbesserung der Kommunikation in Bezug auf die bereits bestehende Tarifdurchlässigkeit zwischen dem SH-Tarif und dem HVV-Tarif wird auch aus Lübecker Sicht für notwendig gehalten. Das neue landesweite Firmenticket kann im Hinblick auf einen Abbau der bestehenden Schnittstellen nur ein erster Schritt sein. Bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs ist der Übergang zwischen beiden Tarifgebieten weiter zu verbessern. Die geplante Gründung des Aufgabenträgerverbundes Schl.-H. kann hierbei die Position der Aufgabenträger gegenüber dem HVV stärken (siehe Kap. 2.7). Solche Maßnahmen sind auch aus der Sicht des Klimaschutzes ausdrücklich zu begrüßen, um weitere Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV/SPNV zu erreichen. Ebenfalls positiv beurteilt werden die geplanten Maßnahmen/Aktivitäten zur Verbesserung der Transparenz bei den Erlösen, die stärkere Einflussnahme aller Aufgabenträger bei der Tarifgestaltung und die geplanten Aktivitäten zur Verbesserung des Vertriebs und der Kommunikation. Insbesondere vor Entscheidungen, die finanzielle Auswirkungen auf die Aufgabenträger und/oder die Verkehrsunternehmen haben, ist eine ausreichende Mitsprache sicher zu stellen.</p>	Ein Mitspracherecht der Aufgabenträger bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs und eine möglichst umfassende Transparenz bei den Erlösen sollen in einem Kooperationsvertrag zwischen LVS (bzw. nah.sh GmbH) und NSH (stellvertretend für ihre jeweiligen Gesellschafter) geregelt werden.
177	<p>Kapitel 2.6 – Kommunikation/Weiterentwicklung Das Ziel, den landesweit einheitlichen Auftritt des Nahverkehrs unter der Dachmarke "nah.sh" zu stärken wird grundsätzlich positiv beurteilt.</p>	Die Weiterentwicklung des nah.sh-Designs auf Basis des neuen Landesdesigns und die Überarbeitung der verbindlichen CD-Richtlinien werden im AK Kommunikation der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abgestimmt. Dabei werden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, soweit diese nicht den kommunikativen Zielen des Landes, die im neuen LNVP definiert sind, entgegenstehen. Für das konkrete Thema "Buswerbung" wird es

<p>Allerdings sind gemeinsam mit allen Aufgabenträgern die konkreten Anforderungen und die Umsetzungsschritte abzustimmen, die dann auch für alle Verkehrsunternehmen gelten müssen. Insbesondere bei finanziellen Auswirkungen auf die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sind sowohl die geplanten Anforderungen/Maßnahmen abzustimmen, als auch die Finanzierung im Vorwege sicher zu stellen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der von den Verkehrsunternehmen erzielten Werbeeinnahmen durch "Fremdwerbung" von ausschlaggebender Bedeutung, da wegfallende Einnahmen anderweitig kompensiert werden müssen.</p> <p>Aus Lübecker Sicht wird darauf hingewiesen, dass die Dachmarke und das "nah.sh-Logo" bereits heute in Lübeck intensiv genutzt wird. Neben der Verwendung bei allen Publikationen und an den Fahrzeugen sind 2 Fahrzeuge außen vollständig im nah.sh Design gestaltet.</p> <p>Erlaubt sei auch der Hinweis auf die angekündigte neue Landeskampagne "Der echte Norden" und die Tatsache, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine eindeutigen Aussagen darüber möglich sind, wie künftig die Dachmarke "nah.sh" aussehen wird.</p> <p>Kapitel 2.6.2 – Weiterentwicklung</p> <p>Die angestrebte Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Kosten für eine künftige unternehmensübergreifende Kommunikation auf der Basis eines noch zu entwickelnden Landesdesign wird kritisch gesehen und kann, wenn überhaupt, nur sehr langfristig angestrebt werden. Bestehende Verkehrsverträge und langfristige Werbeverträge der Unternehmen müssen angepasst werden. Zusätzlich sind Regelungen im Hinblick auf möglicherweise wegfallende Werbeeinnahmen zu treffen.</p>	<p>eine Vereinbarung für die kommenden Jahre geben, die die Werbeeinnahmen der Busunternehmen aus verkauften Werbeflächen bei gleichzeitigem Verzicht auf die Werbewirkung möglicher eigener Fahrzeuggestaltungen berücksichtigt. Mittelfristig sollte das Thema von den kommunalen Aufgabenträgern in den Verkehrsverträgen geregelt werden.</p>
--	---

179	<p>Kapitel 4.2 – Rückblick LNVP 2008-2012 Auf die Notwendigkeit, die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen noch zu realisieren, wird bezüglich der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg/Bad Kleinen ausdrücklich hingewiesen. Ein Verschieben in das "Szenario Plus 50 Prozent" und damit in die Zukunft wird sehr kritisch gesehen.</p>	<p>Die Maßnahme VDE 1 liegt weitgehend außerhalb des Bereichs von Schleswig-Holstein und kann daher nur bedingt vom Land beeinflusst werden. Eine Fertigstellung dieser Bundesmaßnahme ist derzeit nicht absehbar und daher allenfalls für das Szenario "Plus 50 Prozent" anzunehmen.</p>
180	<p>Plus 50 Prozent Kapitel 1.0 - Ziele Aus der Sicht eines kommunalen Aufgabenträgers stellt sich vor dem Hintergrund der knappen Mittel die Frage, auf welcher Grundlage die "geforderte Steigerungen" um 40% bzw. 33% ermittelt worden ist und wie eine derartige Steigerung durch neue Mobilitätskonzepte erreicht werden kann, die auch geplant und finanziert werden müssen (s. auch Hinweis zu Kap. 5).</p>	<p>Das Hauptziel ist eine Steigerung des Marktanteils des Nahverkehrs um 50 Prozent. Aus diesem Hauptziel wurden für Bus und Bahn Teilzeile festgelegt bzw. angenommen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden aus den verschiedenen Bereichen Maßnahmen vorgeschlagen und hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht. Dabei wurde auch ausdrücklich geschrieben, dass diese Maßnahmen derzeit nicht finanziert sind/werden können. Das Kapitel dient als Einstieg in die Diskussion, wie viel Nahverkehr sich die Aufgabenträger und andere leisten wollen.</p>
181	<p>Kapitel 2.0 – Weiterentwicklung des Angebotes Die Lübeck betreffenden Angebotsverbesserungen werden ausdrücklich begrüßt. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Maßnahmen zur Realisierung einer "Regio-S-Bahn-Lübeck" und die Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes auf der Verbindung Lübeck – Travemünde und Lübeck – Puttgarden sowie die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Kiel. Allerdings sollten diese Maßnahmen nach Möglichkeit schneller realisiert werden (s. Hinweis zu Kap. 4.2, Bd. 1). Konkretere Aussagen zu einer möglichen Umsetzung und Finanzierung werden an diese Stelle nochmals eingefordert.</p>	<p>Die Realisierung und damit Finanzierung der Maßnahmen richtet sich nach den verfügbaren Finanzmitteln.</p>
183	<p>Abschließende zusätzliche Anmerkungen/Hinweise zum Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr Die im LNVP 2013 – 2017 genannten Projekte berücksichtigen ausschließlich den SPNV, der SPFV wird nur am Rande und der Schienengüterverkehr gar nicht erwähnt. Sämtliche Ziele und Maßnahmen des LNVP werden letztlich zu höheren Zugzahlen auf dem Bestandsnetz führen, das zu diesem Zweck teilweise</p>	<p>Die im LNVP enthaltenen geplanten Ausweitungen im SPNV berücksichtigen die Belange des Güterverkehrs und werden als vereinbar mit dem Güterverkehr gesehen. Dies trifft insbesondere auch auf die Korridore Richtung Hamburg zu.</p>

	<p>ausgebaut oder ertüchtigt werden muss. Eine höhere Auslastung der Infrastruktur mit Taktverkehren lässt nur noch geringere Trassenmöglichkeiten für Güterverkehre zu. Daher muss bei der Planung der Nahverkehre und der Planung der Infrastrukturanpassungen unbedingt der Schienengüterverkehr (SGV) berücksichtigt werden. Insbesondere bei den Hauptstrecken Richtung Hamburg kann auf eine Betrachtung des Schienengüterverkehrs nicht verzichtet werden. Die auch im LNVP genannten Ziele, den Modal Split zugunsten der Bahn zu verbessern, gelten genauso für den Güterverkehr. Eine komplett getrennte Betrachtung ist aufgrund der im Mischverkehr betriebenen Strecken nicht möglich. In den Untersuchungen zum LNVP sollte daher die Untersuchung der für den Hafenstandort Lübeck wichtigen Güterverkehre unter dem Gesichtspunkt der Vereinbarkeit mit dem SPNV aufgenommen werden. Bei der Planung von zusätzlichen Verkehren und daraus ggf. resultierenden Infrastrukturmaßnahmen ist der Durchführung von Güterverkehren auch außerhalb der Nachtstunden Rechnung zu tragen. Dieses kann zum einen durch die Einplanung von genügend, attraktiven Fahrplantrassen (d.h. ohne erhebliche Standzeiten) für Güterverkehre und infrastrukturell z. B. durch zusätzliche Überholgleise und eine ausreichende Anzahl von Ausweichmöglichkeiten bzw. zusätzliche Fahrmöglichkeiten geschehen. Derartige Maßnahmen dienen nicht nur der Vereinbarkeit von SGV und SPNV/SPFV, sondern tragen auch insgesamt zu einer besseren Qualität der Verkehre im Gesamtsystem bei und gehören damit auch in den LNVP.</p>	
<p>184</p>	<p>Allgemeine Hinweise</p> <p>Es ist nicht eindeutig erkennbar, welche Intention das Szenario-Perspektive "plus 50 Prozent" hat. Um was handelt es sich? Eine Zukunftsstrategie oder eine Vision? Dies ist auch vor dem Hintergrund der nicht gesicherten Finanzierung der vorgesehenen Maßnahmen schwierig</p>	<p>Wie unter 1.0 Ziele beschrieben, dienen die Maßnahmen des Szenarios "Plus 50 Prozent" als Ideen und Denkanstöße für mehr Nahverkehr. Ebenso wird betont, dass diese Maßnahmen weder durchgeplant noch finanziert sind.</p> <p>Durch das noch einzufügende Vorwort des Ministers wird die Idee des Szenarios "Plus 50 Prozent" noch näher erläutert.</p>

	einzuordnen.	
185	<p>Kapitel 1.3 – Mobilitätsstrukturen – Abb. 12</p> <p>Die in der Abbildung aufgeführten Daten/Ergebnisse weichen erheblich von denen aus der für Lübeck in 2010 erfolgten repräsentativen Haushaltsbefragung in Lübeck ab, die ebenfalls von der Fa. Omniphon durchgeführt worden ist. Der Modal Split stellt sich hiernach wie folgt dar: zu Fuß = 28%, Fahrrad = 17%, ÖV = 8%, MIV Mitfahrer/Taxi = 12%, MIV Fahrer = 35%. Da es hier eine erhebliche Abweichung gibt, wird gebeten, die spezielleren Daten (Erhebung nur in Lübeck) zu verwenden.</p>	<p>Aus Gründen der landesweiten Einheitlichkeit werden die Werte beibehalten. Die Unterschiede zu der Haushaltsbefragung in Lübeck können der unterschiedlichen Methodik geschuldet sein (z. B. ganzjährige Befragung - Befragung im Frühjahr, Bevölkerung ab 14 Jahre - Bevölkerung ab 0 Jahre).</p>
186	<p>Kapitel 1.5 - Tourismus</p> <p>Die Bestrebungen des Landes, die touristischen Potentiale des Nahverkehrs besser zu nutzen, werden ausdrücklich begrüßt. Gemeinsame Informationskampagnen und die Prüfung möglicher tariflicher Kombi-Angebote (wie in Kapitel 2.5.2 vorgeschlagen) könnten diese Potentiale erschließen. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang entsprechende Verkehrsangebote im Nahverkehr vorzuhalten, damit die vielfältigen kulturellen Angebote in der Hansestadt Lübeck, welche es den BesucherInnen aus Lübeck und dem benachbarten Umland ermöglichen, auch und insbesondere in den Abendstunden an entsprechenden Veranstaltungen ohne PKW-Nutzung teil zu haben.</p>	<p>Vorrangiges Ziel ist es, nicht nur für eine Strecke oder Urlaubsregion zu werben, sondern dem Urlauber am besten schon vor seiner Reise nach Schleswig-Holstein sämtliche Informationen über den gesamten Nahverkehr und die Nahverkehrstarife zukommen zu lassen. Darüber hinaus, sollte natürlich im Detail das vorhandene Fahrtengebot in der Region (z. B. Lübeck) beworben werden.</p> <p>Wie die in Kapitel 1.5 beschriebene Untersuchung zeigt, ist es vor allem ein Informationsdefizit, das es zu beheben gilt. Hierfür ist ein einheitlicher Markenauftritt aller Nahverkehrsakteure sinnvoll und notwendig.</p> <p>Weiterhin sollten einfache, landesweite Tarifangebote für Touristen geprüft werden. Die ersten Gespräche im Sinne einer "KONUS-Karte" für SH laufen.</p>
187	<p>Kapitel 1.7 – Klimaschutz durch Nahverkehr</p> <p>Durch Ergänzung der Daten über die Verkehrsleistungen in Personenkilometer im Busverkehr könnte eine belastbarere CO₂-Bilanz erstellt und die Maßnahmen hinsichtlich der Klimaschutz-Wirksamkeit besser bewertet werden.</p>	<p>Im LNVP-Entwurf wird die Gesamtmenge der CO₂-Einsparung im Nahverkehr genannt und der Anteil der Bahn daran ebenfalls aufgeführt. Daraus kann der Anteil des Busverkehrs festgestellt werden.</p> <p>In der zu Grunde gelegten Studie wurde der Busverkehr nicht detaillierter betrachtet, so dass einzelne Maßnahmen nicht hinsichtlich ihrer Klimaschutz-Wirksamkeit beurteilt werden können.</p>
190	<p>Kapitel 5 – Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte</p>	<p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir</p>

	<p>Die Vorschläge zur Weiterentwicklung eines überregionalen Busangebotes werden grundsätzlich positiv beurteilt. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzlage der kommunalen Aufgabenträger und hier insbesondere der Hansestadt Lübeck stehen solche zusätzlichen Angebote immer vor einem Finanzierungsvorbehalt. Sollte es zusätzlich durch neue Angebote zu Verkehrsverlagerungen und damit zu Einnahmeverlusten bei den kommunalen Angeboten kommen, muss die Frage gestellt und beantwortet werden, in wessen Interesse solche Angebote überwiegend liegen.</p> <p>Weiterentwicklung "Überregionales Busangebot"</p> <p>Hierzu stellt sich die Frage, wie solche überregionalen, hauptsächlich im Landesinteresse liegenden Angebote, künftig geplant, realisiert und insbesondere finanziert werden. Aussagen hierzu fehlen im Entwurf des 4. LNVP. Es wird davon ausgegangen, dass bei allen weiteren Überlegungen und Diskussionen zu neuen überregionalen und/oder Schnellbusangeboten eine Einbindung der betroffenen Aufgabenträger erfolgt. Dies gilt zusätzlich im Hinblick auf mögliche Nachfrageverlagerungen vom örtlichen ÖPNV auf den überregionalen und landesweiten ÖPNV, in dessen Zusammenhang sich die Frage der Finanzierung für die kommunalen Aufgabenträger erneut stellt.</p>	<p>begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten gemeinsam diskutiert werden.</p>
<p>191</p>	<p>Kapitel 6 - Ergebnisse</p> <p>Bei den dargestellten, prognostizierten Nachfragesteigerungen handelt es sich nach unserer Einschätzung um sehr theoretische Berechnungen, deren Realisierung und Umsetzung in diesem Umfang ausdrücklich in Frage gestellt werden. Insofern sind die unter den Stichworten Kosten, Finanzierung und Fazit benannten "Aufgaben" für die nächsten Jahre zu</p>	<p>Den Hinweis nehmen wir zur Kenntnis.</p>

	begrüßen.	
192	<p>Kapitel 2.7 – Verkehrsverbund Schleswig-Holstein</p> <p>Die Gründung eines Aufgabenträgerverbundes wird unterstützt, eine Beteiligung der Hansestadt Lübeck an dem Verbund wird angestrebt.</p> <p>Allerdings wird nicht deutlich genug, dass die sogenannten Hamburg-Rand-Kreise bereits Mitglied im HVV sind und daher der geplante Aufgabenträgerverbund nur für einen Teil von Schleswig-Holstein den ÖPNV organisieren kann.</p>	Das Kapitel wird inhaltlich überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand angepasst.
193	<p>Kapitel 3.1.4 – Mittelverfügbarkeit</p> <p>Die Forderung der Hansestadt Lübeck nach einer Dynamisierung der sogenannten Kommunalisierungsmittel analog zu den Regionalisierungsmitteln wird auf diesem Wege nochmals zum Ausdruck gebracht. Eine Finanzierung der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV durch die kommunalen Aufgabenträger ist vor dem Hintergrund der ständig steigenden Kosten ohne Unterstützung durch die vom Bundes bereitgestellten Mittel langfristig nicht möglich. Die Abbildung 49 zur Entwicklung der Finanzmittel macht die Diskrepanz deutlich.</p>	Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.
194	<p>Kapitel 3.2.1 – Kosten und Finanzierung der "Offensive Nahverkehr"</p> <p>Nach den Hinweisen auf den Rückgang der Finanzmittel und die relativ geringen Aussichten, die Situation mittelfristig zu verbessern, erscheint es zumindest fraglich, ob die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur und eine Qualitätsoffensive finanziert werden können.</p> <p>Konkretere Aussagen darüber, welche Maßnahmen wann finanziert und damit umgesetzt werden können, wären für</p>	<p>Zu Kapitel 3.2.1</p> <p>In Kapitel 3.2.1 (S. 110) ist beschrieben, welche Annahmen für eine Realisierung der Maßnahmen des Szenarios "Offensive Nahverkehr" zugrunde liegen (Fortführung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel, mehr GVFG-Mittel für den ÖPNV, Einsparungen durch Ausschreibungsverfahren im SPNV).</p> <p>Ob und in welchem Umfang die angenommene Entwicklung der Finanzmittel eintritt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Daher ist eine konkrete Umsetzungsplanung bis 2019 derzeit nicht möglich.</p> <p>Zu Kapitel 3.2.2</p>

<p>die Planungen der kommunalen Aufgabenträger hilfreich.</p> <p>Kapitel 3.2.2 – Kostensenkung und/oder Effizienzsteigerung</p> <p>Bei der Darstellung der Möglichkeiten zur Kostenreduzierung werden die erheblichen Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere der kommunalen Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren völlig außer Acht gelassen. Zusätzlich wird auf die erfolgten Optimierungen aber auch die notwendigerweise erfolgten Angebotsreduzierungen verwiesen, die zu teilweise schmerzhaften Einschränkungen der Leistungen geführt haben.</p>	<p>Hier wird eine Aussage ergänzt.</p>
---	--

HVV Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Geschäftsführung

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
278	<p>2. Weiterentwicklung des Nahverkehrs</p> <p>2.2.1 Die Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> · Seite 56, Spalte 2: <p>Bitte ergänzen: "In Hamburg sind die Ankünfte und die Abfahrten des schnellen Regionalverkehrs auf die Anschlüsse an den mit dem Fernverkehr ausgerichtet."</p> <ul style="list-style-type: none"> · Seite 59 o KBS 100: Es fehlen die RBSH-Züge Hamburg Hbf – Büchen. o KBS 103: "... in HVZ weitere Fahrten von zwischen Hamburg Hbf nach und Itzehoe". Die Züge verkehren in beiden Richtungen. o KBS 104: Bei den RB Hamburg – Bad Oldesloe bleibt – im Gegensatz zu anderen Linien– die Angebotsverdichtung in den HVZ (immerhin ein angenäherter 15-Minuten-Takt) unerwähnt. · Seite 61, KBS 145 A: <p>Bitte korrigieren "je nach Anschlussstation Anschlusssituation in Büchen"</p>	<p>Ihre Anmerkung zu Seite 56 hinsichtlich der Orientierung der SPNV-Ankünfte in Hamburg auf den Fernverkehr wird aufgenommen.</p> <p>Ihre Anmerkungen zur Seite 59 werden aufgenommen.</p> <p>Ihre Anmerkungen zur Seite 61 wird aufgenommen.</p> <p>Die Karte auf Seite 62 wird geändert.</p> <p>Ein entsprechender Passus auf Seite 63 wird eingebaut.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> · Seite 62: <p>Die IC Westerland – Hamburg – ... verkehren nicht über HH-Altona.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Seite 63, linke Spalte: <p>Im Widerspruch zu den Zielen auf Seite 56, letzter Absatz stören die IC Westerland– Hamburg, in geringerem Maße auch andere Fernverkehrszüge, den Taktfahrplan des SPNV empfindlich. Dies sollte u. E. nicht verschwiegen, sondern deutlich kritisiert werden.</p>	
279	<p>2.2.3 Weiterentwicklung des Angebotes</p> <ul style="list-style-type: none"> · Grundsätzlich: <p>Oft, aber uneinheitlich wird "Zugfahrten" geschrieben, wenn "Zugpaare" gemeint sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Seite 66, Hamburg – Büchen: <p>Bitte ergänzen "Erweiterung ... in den HVZ". Alternativ: "Erweiterung zum 60-Minuten-Takt mit Verdichtung in den HVZ".</p> <ul style="list-style-type: none"> · Seite 67: <p>RE Hamburg – Lübeck: Die Ausweitung des Leistungsangebotes im beschriebenen Umfang (Halbstundentakt am Wochenende, Ausweitung der Sprinterlinie) sehen wir unter dem Vorbehalt einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit im Ergebnis des nächsten Vergabeverfahrens.</p> <p>S-Bahn S 4: Die angegebenen Taktfrequenzen bis Ahrensburg und Bargteheide gelten für die HVZ, bitte</p>	<p>Ihre Anmerkung zur Strecke Hamburg - Büchen wird aufgenommen.</p> <p>Ihre Anmerkungen zur Taktfrequenz der S4 werden aufgenommen. Eine Einzelbewertung für den Bereich von Schleswig-Holstein ist nicht möglich. Damit wird dem in der Projektion der zukünftigen Fahrgastzahlen auftretenden Effekt Rechnung getragen, dass das Projekt S4 isoliert in Schleswig-Holstein betrachtet nur einen geringen Fahrgastanstieg (plus 4 Prozent) generiert.</p> <p>Ihre Anmerkungen zu Altona Nord werden aufgenommen.</p>

	<p>klarstellen oder jeweils beide Taktfrequenzen (HVZ/NVZ) angeben. Der verkehrliche Nutzen besteht auch für Schleswig-Holstein in höheren Zugzahlen, konsequenter Vertaktung (=> Umsteigen Bus), mehr Direktfahrmöglichkeiten und besserer Pünktlichkeit. Das sollte u. E. offensiv vermarktet werden. Die Formulierung "Einzelbewertung ... nicht möglich" halte n wir angesichts der Bedeutung des Projektes für unglücklich.</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite68, Bahnhof Altona-Nord: <p>Bitte ergänzen um neuen dritten Anstrich "Die Zugwendungen in HH-Altona werden nach Altona-Nord verlegt".</p>	
280	<p>2.3.3Weiterentwicklung der Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite77, S 4: <p>Bitte korrigieren "Zudem stehen im Hamburger Hauptbahnhof mehr Bahnsteiggleise die nicht mehr benötigten RB-Fahrlagen für den Regional- und Fernverkehr zur Verfügung."</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite81, S 4: <p>Bitte den Inbetriebnahmetermin an die neue Sprachregelung anpassen.</p>	Die Hinweise werden berücksichtigt.
281	<p>2.5.1 Bisherige Entwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite 86: <p>Am Ende der mittleren Spalte bitte ergänzen: "Seit 2012 verfügt der HVV außerdem über ein eigenes Handyticket ("mobilTicket"). Der HVV hat seine Teilnahme am HandyTicket Deutschland zum Sommer 2014 gekündigt."</p>	Die Hinweise werden bei der Überarbeitung berücksichtigt.

	<p>Am Ende des ersten Absatzes der rechten Spalte bitte ergänzen: "...Rabatt in Höhe von drei Prozent erhalten. Die vollständige Überführung aller HVV-Angebote in das elektronische Ticketing soll bis Ende 2016 umgesetzt werden."</p> <p>2.5.2 Weiterentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite 88, rechte Spalte: <p>Den letzten Satz des zweiten Anstriches bitte wie folgt ersetzen:</p> <p>"Ein ähnliches Projekt führt die HVV-Schulberatung durch, die bereits seit 1990 in enger Kooperation mit Landesbehörden und Lehrerfortbildung ein umfassendes Angebot zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung entwickelt hat und damit Kinder aller Jahrgangsstufen und Schulformen erreicht (vgl. www.hvv-schulberatung.info). Eine entsprechende Einrichtung wäre auch in Schleswig-Holstein wünschenswert."</p>	
<p>282</p>	<p>2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein</p> <p>Nach unseren Informationen entsprechen die Aussagen zu Aufgaben und Struktur der "nah.sh GmbH", z.B. die HVV-Kreise betreffend, nicht dem aktuellen Sachstand. Wir bitten um Aktualisierung.</p>	<p>Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst.</p>
<p>283</p>	<p>2.8.2 Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite 98, linke Spalte: <p>Zweiter Anstrich:</p> <p>Eine Inbetriebnahme der S 4 West "ab 2027" entspricht nicht dem mit Ihnen abgestimmten Fahrzeugbeschaffungskonzept für die BR 490 im Rahmen</p>	<p>Die Formulierung "ab 2027" beschreibt die zeitlich flexible Inbetriebnahme der S4 West im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag Netz Mitte. Eine frühere Inbetriebnahme ist damit jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen.</p> <p>Die Thematik der S-Bahn-Fahrzeuge und ihrer "Reisetauglichkeit" ist uns bewusst. Die in Band II (Teil II) vorgeschlagenen Maßnahmen sind in ihrer detaillierten Ausgestaltung zu einem späteren Zeitpunkt vertiefend zu diskutieren.</p>

	<p>der Vergabe S-Bahn Hamburg. Die S 4 West muss entweder vorgezogen werden, wobei uns das Problem mit dem Verkehrsvertrag Netz Mitte bewusst ist. Alternativ muss die S 4 West so verschoben werden, dass sie in die Beschaffung der BR 491 (Ersatz der BR 474) passt. Bei dieser Variante ist zu bedenken, dass es dann im kleinen Netz S 4 zum Einsatz von zwei nicht miteinander kompatiblen Baureihen käme.</p> <p>Dritter Anstrich:</p> <p>Reisezeiten über eine Stunde mit S-Bahn-Fahrzeugen, deren Gestaltung (Fahrgastraum, Einstiegsverhältnisse etc.) aus den Anforderungen im Kernnetz resultiert, sind verkehrlich unattraktiv und betrieblich problematisch. Die hier und in nachfolgenden Passagen genannten S-Bahn-Verlängerungen Itzehoe – Heide, Itzehoe– Brunsbüttel, Kaltenkirchen – Neumünster und Bad Oldesloe – Neumünster sehen wir daher sehr kritisch. Eine Aufweichung der S-Bahn-Anforderungen an die Fahrzeuge zur Lösung dieses Problems müssen wir ablehnen. Wir bitten Sie daher, die genannten Streckenabschnitte im System des Regionalverkehrs zu belassen.</p>	
<p>284</p>	<p>4. Anhang</p> <p>Seite121:</p> <p>Hamburg– Kaltenkirchen – Neumünster: Mit dem S-Bahn-Konzept sind weder eine Beschleunigung noch eine Verdichtung im Sinne des LNVP 2008 verbunden. Die Nennung einer diesbezüglichen Prüfung unter "Sachstand" halten wir deshalb für missverständlich.</p> <p>Hamburg– Büchen (– Schwerin): Die Verdichtung auf einen Stundentakt erfolgt montags bis freitags bereits zum Dezember 2013. Ein Festhalten am Sachstand 2012</p>	<p>Durch den entfallenden Umstieg in Hamburg-Eidelstedt und ggf. den Ausbau der verbliebenen Eingleisigkeiten entsteht eine Beschleunigung. Eine Verdichtung des Angebotes ist am Tagesrand zu erwarten.</p> <p>Die Anmerkung zu Hamburg - Büchen wird aufgenommen.</p>

	würde diesen Erfolg verschweigen.	
285	<p>2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> · Hamburg– Büchen: <p>Die Verlängerungen nach Lauenburg und Ratzeburg sind für uns nur nach einer Elektrifizierung vorstellbar, da der Einsatz von Dieselfahrzeugen zwischen Hamburg und Büchen fahrzeitenseitig und fahrzeugtechnisch nicht umsetzbar erscheint.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nettelnburg– Geesthacht: <p>Bitte korrigieren: HH-Bergedorf – Nettelnburg – Geesthacht. Der zentrale Nachteil des Projektes ist ja gerade die Nichtbedienung von HH-Bergedorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Hamburg– Itzehoe/Kellinghusen: <p>Siehe Anmerkung zu 2.8.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Brunsbüttel– Wilster: <p>Siehe Anmerkung zu 2.8.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Uetersen– Tornesch: <p>Wir verstehen die Beschreibung so, dass es keine Durchbindung nach Hamburg geben soll. Ein Flügelzugkonzept mit Trennen/Vereinigen der RB bzw. S 4 West in Tornesch (Überholungsgleis) halten wir für sinnvoller.</p>	<p>Es wird davon ausgegangen, dass die Entscheidung über eine durchgehende Linie Hamburg - Ratzeburg / Lauenburg zum Zeitpunkt einer anstehenden Entscheidung unter Abwägung der vorhandenen Infrastruktur getroffen wird. Eine abschließende Beurteilung über die zu wählende Traktionsart ist daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erforderlich.</p> <p>Der Bereich Bergedorf kann fußläufig über einen Bahnhof im Bereich der Vierlandstraße erschlossen werden. Eine Verknüpfung mit dem Stadtbusknoten am Bahnhof Bergedorf ist so jedoch nicht möglich. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verknüpfung mit der S-Bahn an der Station Nettelnburg wesentlich kostengünstiger zu realisieren ist als eine Verbindungskurve nach Bergedorf Bahnhof. Die detaillierte Gestaltung wäre im Falle einer Realisierung im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Variantenuntersuchung zu untersuchen, so dass auch eine Führung nach Bergedorf nicht ausgeschlossen ist.</p> <p>Eine Reaktivierung Uetersen - Tornesch ist einem ersten Schritt lediglich als isolierter Betrieb mit Dieseltriebwagen gedacht, da dieses deutlich weniger Investitionen in die bestehende Strecke erfordert. Weiterführende Konzepte zu einem späteren Zeitraum sind damit nicht ausgeschlossen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> · Hamburg– Kaltenkirchen – Neumünster: Siehe Anmerkung zu 2.8.2. · Neumünster– Bad Oldesloe: Siehe Anmerkung zu 2.8.2. · Abbildung 04: Hier schlagen wir eine stärkere Differenzierung des Maßnahmenumfanges vor. Bisher sind z.B. die Maßnahmen 2 und 5 sind begrifflich gleichgestellt, obwohl allein schon die Elektrifizierung bei Maßnahme 2 dieses Projekt auf eine ganz andere Ebene hebt. Bei der Maßnahme 7 müsste die Elektrifizierung nachgetragen werden, wenn unserem Vorschlag der Durchbindung nach Hamburg per Flügelzugkonzept gefolgt wird. Die Durchbindung Hamburg – Lauenburg bzw. Ratzeburg erfordert u.E. ebenfalls eine (Teil-) Elektrifizierung der KBS 145. 	
286	<p>5.0Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte</p> <ul style="list-style-type: none"> · Tabelle02 <p>Hamburg– Geesthacht – Lauenburg: Der Vorschlag (u.a. 10-Minuten-Takt Hamburg [ab wo?]- Geesthacht in den HVZ) scheint nicht mit dem Projekt S-Bahn Geesthacht abgestimmt zu sein. Hier wäre eine Überarbeitung, auch im Hinblick auf die Neuordnung der Busverkehre Bergedorf – Geesthacht ab Dezember 2013, hilfreich.</p>	<p>Die Reaktivierung der Strecke Geesthacht - Hamburg-Nettelburg ist ein Vorhaben, dessen Planung und Umsetzung langfristig zu sehen ist. Die Verbesserung des Schnellbusangebotes hat hingegen einen eher kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont.</p> <p>Über die Verbesserungen des Busangebotes auf der Relation Hamburg-Geesthacht-Lauenburg zum Fahrplanwechsel Ende 2013 wurden wir informiert. Dennoch möchten wir für eine mögliche zukünftige Diskussion mit den ÖPNV-Aufgabenträgern die Bewertung der Schnellbusverbindung Hamburg-Geesthacht-Lauenburg weiterhin in Tab.2 auf S.142 berücksichtigen.</p>

287	<p>6.0Ergebnisse</p> <p>Bewertung, Seite 146:</p> <p>Bei Diskussionen über Ausweitungen des S-Bahn-Netzes ist zu berücksichtigen, dass die Hamburger S-Bahn-Fahrzeuge Sonderfahrzeuge sind. Fahrzeuge für Netzausweitungen sind daher nur im Paket mit einem Baureihenaustausch im Bestandsnetz wirtschaftlich zu beschaffen (BR 472 => BR 490, BR 474 => BR 491). Die daraus resultierenden Zeitfenster sind deshalb von Anfang an in den Diskussionen zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Anmerkungen werden bei der weiteren Diskussion bzw. Konkretisierung der betroffenen Projekte berücksichtigt.</p>

Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
362	<p>Grundsätzlich ist festzustellen, dass die IHK Schleswig-Holstein die dem LNVP zugrunde liegende Bestandsaufnahme inhaltlich teilt und die strategische und inhaltliche Zielsetzung des Plans unterstützt. Sie hält ihn für eine gute, ausgewogene und zielgerichtete Grundlage zur nutzerorientierten Weiterentwicklung des SPNV in Schleswig-Holstein. Die Wirtschaft erwartet wesentliche strukturelle Änderungen im SPNV in Schleswig-Holstein erst durch die Realisierung des sogenannten Achsenkonzeptes und der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung. Die bis dahin dargestellte Weiterentwicklung des SPNV im Kapitel "Offensive Nahverkehr" unterstützen wir nachdrücklich. Die im Kapitel "Plus 50 Prozent" dargestellten Maßnahmen empfehlen wir vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Bewertung durch die Politik zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu evaluieren. Die unterstellte Steigerung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein um 50 Prozent scheint in einer ersten Bewertung sehr ambitioniert. Mit ihrer Stellungnahme will die IHK Schleswig-Holstein Impulse zur Ergänzung des Plans in Detailfragen– insbesondere im Hinblick auf Marketings- und Vergabegesichtspunkte – liefern.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
363	<p>S.36 f: Die Vernetzung des SPNV in Schleswig-Holstein muss auch in Zeiten des demografischen Wandels berücksichtigen, dass Schleswig-Holstein ein Tourismusstandort ist. Insbesondere mit Blick auf die Anbindung der Fehmarnbeltquerung ist dabei zu beachten, dass die Erreichbarkeit der Ostseebäder erhalten bleibt. Insbesondere die sogenannte "Bäderbahn" in Ostholstein ist dabei langfristig für den Nahverkehr zu</p>	<p>Die Punkte nehmen wir zur Kenntnis.</p>

	sichern. Ein Vorstoß für ein spezielles, landesweites Fahrkartenangebot für Touristen wird unterstützt.	
364	S.42: Die Gewinnung von Pendlern geht einher mit einer möglichst hohen Reise-/Aufenthaltsqualität in den Zügen. In der Hauptverkehrszeit an Feiertagen, Freitagen und Sonntagen ist das Wagenmaterial häufig nicht auf die Spitzen ausgelegt. Dies wird durch Reisende als Mangel empfunden. Das Land sollte gerade wegen der skizzierten Zunahme von Pendlerzahlen zusätzlich zum Taktfahrplan auch auf Nebenstrecken auf Verstärkerzüge setzen. Im Kontext mit den zu erwartenden Bauarbeiten auf der A 7 muss es im Raum Neumünster und der Kreise Segeberg und Pinneberg zu einer Verstärkung der S-Bahn-Takte kommen sowie zu einer Erhöhung der Waggonkapazitäten.	Den Hinweis nehmen wir zur Kenntnis.
365	S.67: Auf der Strecke Lübeck - Puttgarden sollten die Regionallinienzüge im 60-Min-Takt über Neustadt hinaus bis nach Oldenburg/ i.H. geführt werden. S.67: Auf der Strecke Lübeck – Lüneburg sollte die Erweiterung des Angebotes zu einem 30-Minuten-Takt bis nach Mölln führen.	Die Nachfragesituation nördlich von Neustadt lässt mit durchschnittlich weniger als 300 Reisenden im Tagesquerschnitt zur Zeit kein ausreichendes Potential für einen Stundentakt erkennen. Eine Verdichtung zum 30-Minutentakt südlich von Ratzeburg erfordert ein zusätzliches Fahrzeug und führt damit zu deutlichen Sprungkosten, ohne dass dem zur Zeit eine entsprechende Fahrgastnachfrage entgegensteht.
366	S.68/81/121: Aus Sicht der IHK Schleswig-Holstein ist der S-Bahn-Linie 4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe sowie dem geplanten Ausbau der S 21 von Hamburg nach Kaltenkirchen gegenüber der Realisierung einer StadtRegionalbahn (SRB) nach wie vor der Vorzug zu geben. Es erscheint fraglich, dass alle drei Projekte sich der zur Verfügung stehenden Fördermittel bedienen können. Bei allen Überlegungen zu einer SRB in Kiel ist zu bedenken, dass neben den erheblichen Investitionskosten auch eine im Vergleich zur heutigen Situation beträchtliche Erhöhung der städtischen Betriebskostenzuschüsse erforderlich wird. Angesichts der	Die einzelnen Infrastrukturprojekte stehen nicht in Konkurrenz zueinander. Jedes wird gesondert nach seinem verkehrlichem Nutzen beurteilt und geplant. Für die SRB wurde in diesem Zusammenhang bereits eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung durchgeführt, die mit ihrem positiven Ergebnis weitere Planungen rechtfertigt.

	<p>öffentlichen Haushaltslage Kiels müssen diese Punkte mehr als sorgfältig abgewogen werden. Das in den Diskussionen der Vergangenheit stets ins Feld geführte Argument, durch die Inanspruchnahme von Fördermitteln werde der städtische Haushalt Kiels in nur geringem Maße belastet, ist nicht allein durch die aktuelle Prioritätensetzung der Landesregierung fraglich, sondern greift nach wie vor und generell aus Sicht der Wirtschaft zu kurz: Denn selbst bei Inanspruchnahme von Fördermitteln würden die Investitionen zwar nicht aus dem kommunalen Haushalt, letztlich aber doch aus Steuermitteln finanziert werden.</p>	
367	<p>S.74: Im Hamburger Umland sind wegen der Bauarbeiten an der A 7 kurzfristig weitere, provisorische P+R-Flächen zu entwickeln, die in das Nahverkehrskonzept zur Milderung der Verkehrsbelastungen durch die Baustelle einbezogen werden können. Weitere P + R-Flächen sind in den Bereichen Lübeck-Hochschulstadtteil, Lübeck-Flughafen, Dänischburg/IKEA und Moisling zu prüfen.</p>	<p>Die Schaffung weiterer P+R-Plätze ist von den räumlichen Verhältnissen unmittelbar an den Stationen abhängig und erfordert das Engagement der jeweiligen Kommunen. Bezüglich der genannten Stationen auf Lübecker Stadtgebiet wird nur in Lübeck-Moisling hierzu die Möglichkeit in nennenswerter Größenordnung gesehen. Bei den ersten Gesprächen mit der Hansestadt Lübeck wurde hierzu auch eine positive Einschätzung geäußert.</p>
368	<p>S.75 f: Auf der Strecke Flensburg - Kiel befindet sich der Übergang über die Schlei zwischen den Landschaften Angeln und Schwansen (Schleibrücke Lindaunis) in schlechtem Zustand. Ein Neubau ist vorgesehen, der entsprechende Fertigstellungstermin jedoch noch nicht definiert. Im LNVP sollte ein Hinweis auf diesen Engpass und den im Zusammenhang mit einem Brückenneubau bestehenden dringenden Handlungsbedarf ergänzend aufgenommen werden.</p>	<p>Die Anregung wird aufgenommen. Der Ersatz der Schleibrücke hat allerdings keine Auswirkungen auf den Fahrplan der Strecke Kiel - Flensburg. Es wird jedoch erwartet, dass der Bahnbetrieb zuverlässiger durchgeführt werden kann.</p>
369	<p>S.82: Probleme mit der Mechanik der Trittstufen in den LINT-Zügen führen zu Qualitätsmängeln im SPNV.</p> <p>S.82 f: Zusätzlich zu dem im LNVP-Entwurf beschriebenen Qualitätsmanagement sollte seitens der LVS in den kommenden fünf Jahren auch ein Krisenmanagement</p>	<p>Ihre Anmerkung zu den Qualitätsmängeln infolge der Mechanik der Trittstufen in den LINT-Zügen nehmen wir zur Kenntnis.</p> <p>Ihren Vorschlag, ein bei der LVS angesiedeltes Krisenmanagement in den LNVP aufzunehmen, sehen wir kritisch. Die LVS schließt im Auftrag des Landes Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Verkehrsleistung erbringen. Da die LVS selber keine Verkehrsleistung erbringt,</p>

	<p>aufgebaut werden, dass in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen die Aufrechterhaltung bzw. zeitnahe Wiederaufnahme von SPNV und ÖPNV nach außergewöhnlichen Ereignissen organisiert und zwischenzeitlich die Durchführung von Ersatzleistungen (z.B. Schienenersatzverkehren) koordiniert. Der groß- und längerfristige Ausfall von Nahverkehrsleistungen nach starken Stürmen, bei starkem Schneefall, nach Störungen der Energieversorgung usw. ist volkswirtschaftlich außerordentlich schädlich. Durch den Aufbau eines Krisenmanagements, das in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen auch entsprechende Krisenpläne erarbeitet und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten getestet, können diese volkswirtschaftlichen Schäden reduziert werden. Daher sollte der Aufbau eines bei der LVS angesiedelten Krisenmanagements bis 2017 als strategisches Ziel im LNVP zusätzlich definiert werden.</p>	<p>verfügen die Verkehrsunternehmen über ein größeres Know-how im Bahnbetrieb sowie über größere personelle Ressourcen als die LVS. Die Schaffung von parallelen Strukturen würde einen immensen Aufwand bei der LVS verursachen.</p> <p>Zudem käme ein bei der LVS angesiedeltes Krisenmanagement de facto einer Selbstvornahme der Verkehrsleistung durch die LVS nahe. Neben rechtlichen Problemen wäre diese auch aufgrund der Komplexität des Bahnbetriebs nicht umsetzbar. So erfordert die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nach einer Störung eine qualifizierte Disposition der verfügbaren Fahrzeuge, Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter, die sich infolge einer Störung in der Regel nicht zur gewünschten Uhrzeit am gewünschten Ort befinden. Bei dieser Disposition müssen zahlreiche Randbedingungen wie bspw. Umlauf- und Fristenpläne der Fahrzeuge sowie Schichtpläne der verfügbaren Personale berücksichtigt werden. Diese Informationen liegen ausschließlich den Verkehrsunternehmen vor.</p> <p>Anstatt ein eigenes Krisenmanagement aufzubauen, setzt sich die LVS derzeit dafür ein, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen definierte Störfallkonzepte erstellen und diese sowohl mit parallel verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit den Infrastrukturunternehmen abstimmen.</p>
370	<p>S.88: Die IHK Schleswig-Holstein unterstützt ausdrücklich die Einführung eines mobilen Tickets (APP) für den Schleswig-Holstein-Tarif in Kombination mit der mobilen Fahrplanauskunft. Zugleich plädieren wir dafür, der Nutzung von mobilen Endgeräten (Smartphones) im öffentlichen Verkehr des Landes im LNVP größeren Raum zu widmen und hier einen Schwerpunkt für die vertriebsstrategische Entwicklung in den kommenden fünf Jahren zu setzen. Neben Fahrplaninformations- und Fahrscheinangeboten sollten auch Informationen mit Relevanz für den Reiseablauf des Kunden (Störungsinformationen, Hinweise zur unterschiedlichen Auslastung mehrerer zusammen verkehrender Triebwageneinheiten – z. B. Nachricht: "Steigen Sie bitte heute in die hintere Triebfahrzeugeinheit Ihres in 5 Minuteneintreffenden Zuges ein" usw.) über</p>	<p>Die Einführung eines mobilen Tickets (App) wird aktuell mit den Verkehrsunternehmen diskutiert. Neben der Fahrplanauskunft (kurz- bis mittelfristig in Echtzeit) und dem Fahrkartenkauf, können dann - soweit technisch möglich- auch Zusatzinformationen, wie Störungsmeldungen direkt auf das Smartphone gesendet werden.</p> <p>Eine Voraussetzung für die Bereitstellung aktueller Informationen ist die Bereitschaft der Verkehrsunternehmen, ihre aktuellen Fahrplandaten in "IST-Zeit" zur Verfügung zu stellen. Dafür bereiten Land, LVS und Verkehrsunternehmen gemeinsam seit ca. 1,5 Jahren ein Projekt "Echtzeit" vor, welches die Grundlage für die nötige Informationsqualität landesweit schaffen und innerhalb der nächsten Jahre sukzessive umgesetzt werden soll.</p>

	<p>kundenorientierte Smartphone-Angebote übermittelt werden. Schleswig-Holstein bietet SPNV-Nutzern bis dato keine Smartphone-Angebote an und liegt damit in der Entwicklung hinter vielen anderen Verkehrsverbänden zurück. Dieser Rückstand sollte in den kommenden fünf Jahren benutzerorientiert in eine Technologie- und Serviceführerschaft umgewandelt werden.</p>	
<p>371</p>	<p>S.89 f: Das Produktdesign und die Produktfarben des SPNV in Schleswig-Holstein unterscheiden sich sehr stark von der Außendarstellung des Regionalverkehrs in anderen Teilen der Bundesrepublik. Wir verstehen zwar das Bemühen des Landes um eine eigene Nahverkehrsidentität, geben jedoch zu bedenken, dass das Produkt "SPNV" auch für Nutzer von außerhalb des Landes klar erkennbar bleiben sollte. Außerdem sollte den Verkehrsunternehmen hinreichend Platz eingeräumt werden, um auf ihren Fahrzeugen auch ihre eigene Unternehmensidentität (Logo, Firma) anzubringen. Kosten, die durch die Farbgestaltung von Fahrzeugen (Eisenbahnfahrzeugen und Bussen) im nah.sh-Design entstehen, sind grundsätzlich von den Aufgabenträgern zu übernehmen. Angesichts der herausfordernden finanziellen Situation kleinerer Busbetriebe ist insbesondere im ÖPNV eine entsprechende Kostenbelastung der Verkehrsunternehmen nicht hinnehmbar. Die Kostenübernahme durch die Aufgabenträger sollte im LNVP noch einmal klar herausgearbeitet werden.</p> <p>S.89 f: Sowohl entlang der Jütlandachse als auch der Fehmarnbeltachse wird der grenzüberschreitende regionale Verkehr von Personen weiter zunehmen. Dies sollte strategisch stärker im LNVP berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf eine anzustrebende Mehrsprachigkeit der Kommunikationsmittel. Wir schlagen vor diesem Hintergrund vor, die dreisprachige (Deutsch / Dänisch / Englisch) Aufstellung des SPNV- und ÖPNV-</p>	<p>Ein einheitlicher Auftritt des Nahverkehrs ist sinnvoll und wird weiter verfolgt. Dazu gehört auch die einheitliche Fahrzeuggestaltung. Die Interessen der Verkehrsunternehmen bei der Anbringung eigener Logos etc. werden heute und künftig berücksichtigt. Mögliche Kosten für die Vereinheitlichung können über Ausschreibungen/Verkehrsverträge geregelt werden. Mehrsprachige Informationsmedien sind grundsätzlich sinnvoll, wenn die Anzahl der (potenziellen) Fahrgäste je Sprache dafür ausreicht. Basisinformationen in englischer Sprache sollten künftig gegeben werden, dänische Übersetzungen sind nicht erforderlich.</p>

	Marketings bis zum Jahre 2017 als strategisches Ziel in den LNVP aufzunehmen.	
372	<p>S.98 f.:</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Busverkehrs in Schleswig-Holstein ist – nicht zuletzt in den ländlichen Regionen des Landes – wesentlich ein Ergebnis einer durch mittelständische, familiengeführte und teilweise seit Generationen am Markt tätige Unternehmen. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV sollte dieser Struktur Rechnung getragen werden. Durch die Ausnutzung des von der EU definierten Vergabeinstrumentariums sowie durch entsprechende Linienzuschnitte und kleine Linienbündel wird gewährleistet, dass mittelständische Busbetriebe ihre Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft behalten und bei Vergabeverfahren eine faire Marktchance haben. Wir plädieren für ein entsprechendes klares Bekenntnis zum Erhalt der bestehenden mittelständisch geprägten Strukturen im LNVP. Darüber hinaus sind die Vertaktungen an der Schnittstelle SPNV/Bus im Sinne des Fahrgastes weiter zu optimieren.</p>	<p>Die Kreise und kreisfreien Städte sind für die Planung, Bestellung und damit auch für die Vergabe von Bus-ÖPNV zuständig. Absender des LNVP ist das Land Schleswig-Holstein.</p> <p>Bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen sind die Aufgabenträger gehalten, die genannten Vergabevorgaben und -instrumente zu beachten. Interesse der Aufgabenträger ist es, Vergaben so zu gestalten, dass für Bieter lukrative Netze und für den Aufgabenträger somit attraktive Preise angeboten werden können.</p> <p>Die Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern wird eine der Aufgaben des geplanten Verkehrsverbundes sein. Die Umsetzung erfordert Einsatz- und Kompromissbereitschaft bei allen Beteiligten.</p>

Kreis Dithmarschen

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
119	<p>2. Infrastruktursicherung auf den Strecken St. Michaelisdonn – Brunsbüttel und Wilster – Brunsbüttel Die Fortsetzung des Infrastruktursicherungsvertrages mit der Deutschen Bahn und die Einstufung der beiden Strecken als sicherungswürdig sind zu begrüßen. Eine Reaktivierung der SPNV-Verbindung stärkt den Standort Brunsbüttel als Wohn- und Arbeitsstandort. Der Kreis Dithmarschen fordert, dass die Reaktivierung als Streckenmaßnahme im LNVP aufgenommen wird.</p>	<p>Die beiden genannten Strecken sollen weiterhin Bestandteil des Infrastruktursicherungsvertrages sein. Momentan fallen auf beiden Strecken keine Kosten für das Land an, da die Strecken regelmäßig im Güterverkehr bedient werden. Die Strecke Wilster-Brunsbüttel wird durch die DB Netz AG schrittweise erneuert. Die LVS hat mehrere Varianten für eine Anbindung Brunsbüttels an den SPNV untersucht. Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs schneiden zumindest derzeit Lösungen mit einem Schnellbus nach Itzehoe besser ab. Dieser Bus könnte zusätzlich in einen Stadtverkehr Brunsbüttel eingebunden werden oder bis nach Marne durchgebunden werden.</p>
120	<p>3. Ausbau der Strecke Heide – Büsum Ein Ausbau der Strecke Heide – Büsum ist für die angestrebte Verkürzung der Fahrzeit zwingend erforderlich. Zurzeit ist die Umsteigezeit am Bahnhof Heide insbesondere für ältere Fahrgäste von und nach Büsum zu kurz.</p>	<p>Die LVS hat gegenüber der DB Netz AG bereits Vorschläge gemacht, wie mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln die Fahrzeit zwischen Heide und Büsum gekürzt werden könnte. Sie befindet sich hierüber mit der DB Netz AG im Gespräch und hofft entsprechende Maßnahmen, die das Umsteigen in Heide erleichtern würden, kurz- bis mittelfristig umsetzen zu können. Die Maßnahmen wurden in die Darstellungen (S. 80 ff.) aufgenommen.</p>
121	<p>5. Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe – Westerland Der Bedarf der Elektrifizierung der Strecke wird im LNVP dargestellt. Der Kreis Dithmarschen betont die Bedeutung der Elektrifizierung für die Gewährung der Durchgängigkeit von Fernzügen und der Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecken, wie auch schon in der Stellungnahme zum LNVP 2008-2012. Bereits im Regionalplan 2005 wurde für den Planungsraum IV in diesem Zusammenhang konkret das Bestreben der Weiterführung der Elektrifizierung von Itzehoe nach Westerland dargestellt. Weitere Vorteile (Wirtschaftlichkeit und bessere Verbindungen) sind im LNVP deutlich formuliert. Der Kreis fordert das Land nachdrücklich auf, weiterhin an den Planungen festzuhalten und die Elektrifizierung kurzfristig umzusetzen.</p>	<p>Die durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke Hamburg-Westerland und die Elektrifizierung zwischen Itzehoe und Westerland wurden vom Land Schleswig-Holstein für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angemeldet. Diese Maßnahmen haben eine hohe Priorität, können aber nicht oder nur sehr eingeschränkt finanziell durch das Land unterstützt werden. Daher wird angestrebt, die schrittweise Elektrifizierung über neue Finanzierungsmodelle zu erreichen.</p>

122	<p>7. Kooperation Schülerbeförderung und ÖPNV Wie im LNVP 2013 ausgeführt, wirken sich sinkende Schülerzahlen und Änderungen im Schulsystem auf das Mobilitätsverhalten der Schüler aus: vor allem längere Fahrten und entsprechend höhere Verkehrsleistungen trotz sinkender Schülerzahlen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen den Verantwortlichen für Verkehr und Schule ist unbedingt anzustreben, um ein gemeinsames Angebot zu schaffen, das die Mobilität der Schüler, aber auch aller anderen Bewohner im ländlichen Raum gewährleistet (z.B. gemeinsames Angebot während der Schulzeiten und zusätzliche Fahrtzeiten in den Abendstunden und am Wochenende).</p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.
123	<p>8. Umsetzung Maßnahmen seit 2008 Die Anbindung der Marschbahn an den Hamburger Hauptbahnhof konnte aufgrund von Engpässen im Hamburger Hauptbahnhof bedauerlicherweise nicht umgesetzt werden. Für die Gewährung der Durchgängigkeit, vor allem im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Marschbahn, ist eine erneute Prüfung der direkten Anbindung der Marschbahn an den Hauptbahnhof Hamburg zwingend erforderlich.</p>	<p>Die Verlängerung der Marschbahnzüge nach Hamburg Hbf ist nach Aussage der DB AG mittelfristig aufgrund von Restriktionen in der Infrastruktur nicht möglich.</p> <p>Die Verlängerung der Züge Westerland - Hamburg Hbf ist Teil des Szenarios "Plus 50 Prozent".</p>
124	<p>1. Allgemein Auffällig ist die räumliche Konzentration der Strecken- und Stationsmaßnahmen auf die Mitte und den Osten Schleswig-Holsteins. Schwerpunkte sind die Strecken Rendsburg – Kiel, Kiel – Lübeck, Hamburg – Lübeck, Lübeck – Puttgarden sowie Hamburg – Kaltenkirchen. Die Maßnahmen im Westen und Norden begrenzen sich auf Stationsmaßnahmen, meist lediglich Teilmaßnahmen, z.B. zur Schaffung von Barrierefreiheit.</p>	Für die vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen im Westen und Norden Schleswig-Holsteins sind keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen erforderlich. Es ist festzuhalten, dass sich die Strecken Hamburg-Westerland, Hamburg-Flensburg und Kiel-Flensburg in einem Ausbauzustand befinden, der die geplanten Angebotsverbesserungen auch ohne Infrastrukturmaßnahmen möglich macht. Weiterhin wurden in den vergangenen 10 Jahren zahlreiche Stationen an der Westküste bereits umfangreich modernisiert. Erst bei weiteren Angebotsverbesserungen (Szenario "Plus 50 Prozent") wären weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Kreis Herzogtum Lauenburg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
288	<p>Kapitel 2.2.2, S. 65</p> <p><i>"Der Anteil barrierefreier Busse ist außerhalb der Stadtverkehre noch nicht zufriedenstellend. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz."</i></p> <p>Diese Aussage trifft für die 4 Randkreise im HVV nicht zu. Auf allen Buslinien sind überwiegend niederflurige Fahrzeuge im Einsatz. Nur in Ausnahmen im Schülerverkehr kommt es noch geringfügig zum Einsatz von hochflurigen Fahrzeugen. Diese Regelung ist Bestandteil der Verkehrsverträge im Kreis Herzogtum Lauenburg und den übrigen HVV-Randkreisen.</p>	<p>Die Formulierung wird überarbeitet.</p>
289	<p>Kapitel 2.2.2, S. 65</p> <p><i>"Die Aufgabenträger, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, Land und LVS haben eine Checkliste zur Barrierefreiheit abgestimmt, an der sich die Aufgabenträger bei der Aufstellung der regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen."</i></p> <p>In den HH-Randkreisen wird die im HVV erarbeitete Checkliste schon seit längerer Zeit angewandt und soll Grundlage für den Ausbau von Haltestellen bleiben.</p>	<p>Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.</p>
290	<p>Kapitel 2.2.3, S. 66/67</p> <p><i>"Hamburg – Büchen (– Rostock)</i></p> <p><i>Erweiterung zum 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Büchen</i></p>	<p>Der 30-Minutentakt zwischen Lübeck und Ratzeburg dient der Realisierung eines S-Bahn-artigen Verkehrs rund um die Stadt Lübeck und erschließt deren näheren Einzugsbereich. Eine Ausweitung über Ratzeburg hinaus ist nicht vorgesehen.</p>

	<p><i>Entfall des Pendelverkehrs zwischen Aumühle und Büchen</i></p> <p><i>Lübeck – Lüneburg</i></p> <p><i>Neue Station Lübeck-Hochschulstadtteil</i></p> <p><i>Erweiterung des Angebotes zwischen Lübeck und Ratzeburg auf einen 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit"</i></p> <p>Beide Maßnahmen werden explizit vom Kreis begrüßt. Allgemein ist bei der Umsetzung auf einen Taktfahrplan zu achten. Das Grundlinienbusnetz im Kreis RZ ist vertaktet und bietet daher gute Anschlussmöglichkeiten. Auf der Strecke Lübeck – Lüneburg ist zu prüfen, ob der 30-Min. Takt über Ratzeburg hinaus bis Büchen mit Anschluss auf den RE 1 (ebenfalls 30-Min. Takt) oder ggf. sogar bis Lauenburg verlängert werden kann.</p>	
291	<p>Kapitel 2.3.2, S. 74</p> <p>"Bushaltestellen</p> <p><i>In Schleswig-Holstein gibt es etwa 7.500 Haltestellen. Der Anteil barrierefreier ausgebauter Haltestellen ist landesweit nicht erfasst. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind die Haltestellen nur selten mit Hochbord und taktilem Streifen für Sehbehinderte und Blinde ausgestattet. Beim Umbau von Haltestellen werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel weitestgehend berücksichtigt."</i></p> <p>Ein entscheidender Punkt ist hier nicht formuliert. Nur die Kommunen vor Ort können den barrierefreien Ausbau von Haltestellen veranlassen und müssen ihn zudem finanzieren. Der Kreis kann, je nach Regelung, Fördermittel bereitstellen.</p>	Der Bezug zu den kommunalen Baulastträgern wird aufgenommen.
292	<p>Kap. 2.6.2, S. 93</p> <p>Hier ist aufzunehmen, dass in den 4 Hamburg-Randkreisen das HVV-</p>	Die Formulierung wird überarbeitet.

	Corporate Design (CD) gilt, welches bereits Bestandteil der Verkehrsverträge ist. Gleiches gilt für die Kundengarantie.	
	<p>Kap. 2.7, S. 95</p> <p>"Aufgaben und Struktur der "nah.sh GmbH"</p> <p>- Die "nah.sh GmbH" entwickelt sich aus der LVS GmbH.</p> <p>- Gesellschafter der "nah.sh GmbH" sind alle Kreise und kreisfreien Städte. Auch die HVV-Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sollen Gesellschafter sein. Die Rolle dieser Kreise ist bei der Finanzierung und der Entwicklung und Umsetzung von Standards zu berücksichtigen."</p>	Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst.
293	<p>Der letzte Satz ist inhaltlich nicht deutlich genug. Es muss klar dargestellt werden, dass derzeit alle Verbundaufgaben der HVV-Kreise durch den HVV wahrgenommen werden. Von den Kreisen wird hier keine Änderung oder Doppelfunktion gewünscht. Dies gilt insbesondere für die Finanzierung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein. Eine Mitgliedschaft ist aufgrund von grenzüberschreitenden Themen sowie den Fördergeldern des Landes im Rahmen der Kommunalisierung mit einem Sonderstatus vorzusehen.</p> <p>"- Die Finanzierung der Verbundaufgaben erfolgt durch das Land, die Kreise und kreisfreien Städte."</p> <p>Ohne die HVV-Kreise.</p>	
294	<p>Kap. 2.8.2, S. 98</p> <p>"Im Busverkehr konnten bislang keine größeren Wettbewerbseffekte erzielt werden. In vielen Fällen wurden ausgeschriebene</p>	Die Stellungnahme nimmt Bezug auf den Text in Kapitel 3.2.2, S. 112. Die Ausführungen zu Wettbewerbseffekten im Busverkehr werden überarbeitet.

<p><i>Nahverkehrsleitungen teurer. Gründe hierfür sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Ein hoher Personenkostenanteil.</i> - <i>Der Markt für ländlich strukturierte Busverkehre ist klein. In der Regel bewerben sich schleswig-holsteinische Unternehmen, zum Teil gibt es nur ein bis zwei Anbieter.</i> - <i>Die sich ständig ändernden Anforderungen des Schülerverkehrs erschweren die Vorbereitung des Verfahrens. Das Risiko späterer Angebotsveränderungen wird von den Bietern eingepreist.</i> - <i>Der Schülerbeförderungsbedarf gibt das Grundgerüst des Nahverkehrs vor. Für den Bieter gibt es kaum Möglichkeiten, eigen Ideen zur Erlössteigerung umzusetzen."</i> <p>Diese Darstellung des Sachverhaltes ist so unvollständig bzw. nicht korrekt. Der Großteil der ÖPNV-Vergaben (Bus) im Wettbewerb in Schleswig-Holstein findet in den HVV-Kreisen statt. Gerade hier ist aber eine Durchmischung des Angebots zwischen Schülerverkehr und übrigen ÖPNV zu beobachten. Der Schülerverkehr allein stellt keineswegs in allen Bereichen das Grundgerüst des ÖPNV dar. Die mangelnden Wettbewerbseffekte fast ausschließlich auf die Strukturen und Eigenarten des Schülerverkehrs zu begründen, ist somit nicht sachgerecht. Gerade die erste Welle der Ausschreibungen und Verkehrsverträge brachte die gewünschten Wettbewerbseffekte in Form von Kosteneinsparungen. Erst mit der zweiten Welle blieb dieser Effekt aus. Die Faktoren für das Ausbleiben des Wettbewerbseffektes sind dabei vielfältiger als im o. g. Absatz des LNVP dargestellt. Die o. g. Entwicklungen im Schülerverkehr gehen dabei einher mit allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV (Bus), wobei sich jedoch der Zuschussbedarf des Landes seit 2007 nicht weiter entwickelt hat.</p>	
<p>Kap. 2.0, S. 132 (Tab.1)</p> <p>295 Die Aufgabe des Bf. Müssen wird vom Kreis grundlegend abgelehnt. Zudem ist ernsthaft zu Prüfen, ob der Bf. Aumühle für einen RE Halt zwischen Hamburg und Büchen umgebaut werden kann. Die S-Bahn ist</p>	<p>Ein Auflassen des Haltes in Müssen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Konkrete Aussagen zu möglichen Zugkreuzungsstandorten sind derzeit noch nicht möglich. Eine Beibehaltung des Taktverkehrs ist vorgesehen. Aussagen zum eigenwirtschaftlichen Fernverkehr</p>

	<p>dabei nicht zu beeinträchtigen.</p> <p>Die Direktverbindung der Städte Ratzeburg, Mölln und Lauenburg nach Hamburg wird grundlegend begrüßt. Es ist dabei darauf zu achten, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Zugkreuzungen der Strecke Lübeck – Lüneburg in Ratzeburg und Lauenburg erhalten bleiben. 2. Der Taktverkehr auf beiden Schienenstrecken im Kreis RZ erhalten (bzw. verbessert) wird. 3. Der Fernverkehrshalt Büchen erhalten bleibt. <p>Bei einer Verschiebung der Leistung auf der Strecke Hamburg – Büchen aus dem Netz Ost in das Netz Mecklenburg ist darauf zu achten, dass die Strukturen durch die Hereinnahme eines weiteren Aufgabenträgers nicht komplizierter werden. Sollte hier nur der Verdacht bestehen, lehnt der Kreis RZ die Verschiebung aus dem Netz ab.</p> <p>Bei der Schienenanbindung Geesthacht – Hamburg sind ebenfalls Alternativen zu der vorgeschlagenen Maßnahme zu prüfen.</p> <p>Zudem ist der Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV bei sämtlichen Planungen im Bereich des SPNV und im Vorfeld von Ausschreibungen von Schienenleistungen einzubeziehen.</p>	<p>können nur vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen gemacht werden.</p> <p>Die Verkehre auf der Achse Hamburg - Büchen werden heute von verschiedenen Aufgabenträgern betreut. Ein Zusammenführen der unterschiedlichen Verkehrsverträge unter eine gemeinsame Projektführerschaft ist dazu geeignet die Zusammenarbeit aller Beteiligten zu vereinfachen (vgl. Antwort zu Stellungnahme ID 435).</p> <p>Die mögliche Schienenanbindung wird auch vor dem Hintergrund von Alternativen betrachtet.</p>
296	<p>Kap. 2.0, S. 142 (Tab.2)</p> <p>Der Schnellbus Hamburg – Geesthacht – Lauenburg (Linie 31) wird mit dem Fahrplanwechsel 2013/2014 durch eine neue Linie 8800 ergänzt. Damit ist das hier geplante Angebot mehr als umgesetzt.</p>	<p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem vorhandenen Bus- und Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird.</p> <p>Für diese mögliche zukünftige Diskussion möchten wir gerne die</p>

		<p>Bewertung der Schnellbusverbindung Hamburg-Geesthacht-Lauenburg weiterhin in Tab. 2 auf S. 142 berücksichtigen (auch wenn das dort vorgeschlagene Angebot schon heute erfüllt wird, was uns natürlich sehr freut).</p>
<p>396</p>	<p>Zur Bahnanbindung Geesthacht - Hamburg</p> <p>Die Aufnahme der Reaktivierung der Strecke Hamburg - Geesthacht in den Landesnahverkehrsplan wird begrüßt.</p> <p>Geesthacht mit knapp 30.000 Einwohnern ist in der Metropolregion Hamburg die einzige Stadt, die keine leistungsfähige Bahnanbindung in die Metropole besitzt. Dies ist nachweislich ein Standortnachteil gegenüber den anderen Mittelstädten in Schleswig-Holstein und Niedersachsen.</p> <p>Die Bevölkerungsprognose für Geesthacht sieht eine leicht steigende Tendenz der Einwohnerzahlen bis 2020 voraus (Bertelsmannstiftung 2006). Die Stadt Geesthacht bereitet mehrere Wohnbauprojekte vor, die im innerstädtischen Bereich liegen. Dazu gehören der Masterplan für 12 ha Wohnen am Wasser mit 500 - 700 WE durch Umnutzung eines Gewerbegebietes am Hafen, eine Nachverdichtung großer Gartengrundstücke in Innenstadtrange mit 115 WE und ein Bebauungsplan für ein Wohngebiet im Stadtteil Besenhorst (130 WE). Darüber hinaus sind Flächen am Rande der Stadt für eine weitere Wohnbebauung verfügbar,</p> <p>Daher sehen wir heute und auch zukünftig ein steigendes Potential an Bahnenden, das für eine Aufnahme der Bahnverbindung in den Landesnahverkehrsplan spricht.</p> <p>Die Aufnahme in den Teil II Plus 50 Prozent ist darin begründet, dass das Vorhaben noch einer Konkretisierung bedarf. Leider ist das weitere</p>	<p>Die zum Ausdruck gebrachte grundsätzliche Bereitschaft des Kreises Herzogtum Lauenburg, eine mittelfristige Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Hamburg und Geesthacht zu projektieren wird seitens des Landes begrüßt. Die dargestellte Planung zur innerstädtischen Verdichtung der Wohnbebauung in Geesthacht (in fußläufiger Erreichbarkeit des Bf Geesthacht) wird voraussichtlich perspektivisch zu einer Erhöhung des möglichen Fahrgastpotentials auf der SPNV-Achse Geesthacht - Hamburg führen.</p> <p>Die Auffassung des Kreises Herzogtum Lauenburg, eine mögliche SPNV-Anbindung Geesthachts in der Laufzeit des vierten LNVP erneut zu prüfen, wird geteilt.</p>

	<p>Vorgehen diesbezüglich nicht hinreichend beschrieben.</p> <p>So wird lediglich die Aufgabe beschrieben,die vorgeschlagenen Maßnahmen detaillierter zu bewerten, die Entwicklung der Rahmenbedingungen zu beobachten, Entscheidungen für eine spätere Priorisierung bzw. Umsetzung vorzubereiten" (5. 146). Es ist weder ein Handlungsansatz noch ein Zeitplan enthalten, aus dem hervorgeht, wann welche Schritte abgeschlossen werden sollen.</p> <p>Für die Schienenanbindung Geesthachts an Hamburg ist daher eine Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung alternativer Systeme notwendig. Die Untersuchungen sollten zügig beauftragt werden, so dass eine Aufnahme der Maßnahme in den 5. LNVP Teil I möglich wird.</p>	
397	<p>Zur Schnellbuslinie Lauenburg•Geesthacht•Hamburg</p> <p>Die Ausführungen zu der Schnellbuslinie Lauenburg- Hamburg im Teil II des LNVP -Entwurfs interpretiere ich so, dass die Strecke unter dem Vorbehalt weiterentwickelt werden soll, dass eine integriert Abstimmung mit dem bestehenden Angebot gelingt. Diese Darstellung ist aus meiner Sicht unverständlich, da nicht erkennbar ist, welches Problem die heutige Situation jetzt oder zukünftig bereitet.</p> <p>Auch zur Entwicklung der Schnellbuslinien gibt es keinen Handlungsvorschlag.</p>	<p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem vorhandenen Bus- und Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen kann auch die von Ihnen genannte Schnellbusverbindung Lauenburg-Geesthacht-Hamburg intensiver diskutiert werden.</p>
398	<p>1. Die Angebotsmaßnahme für die Strecke Lübeck — Lüneburg, die eine Erweiterung auf einen 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit vorsieht (<i>Tabelle 5,87</i>), wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings ist die Angebotserweiterung nicht auf den Streckenabschnitt von Lübeck bis Ratzeburg zu begrenzen, sondern aufgrund der Bedeutung der Station in Mölln mindestens bis dort zu ergänzen,</p>	<p>Eine Verlängerung bis Mölln würde einen zusätzlichen Fahrzeugumlauf erfordern und ist daher derzeit nicht vorgesehen.</p>
399	<p>2. Als Stationsmaßnahme ist in Mölln eine Standortverlagerung Station oder Teilaufhöhung Hausbahnsteig' geplant (<i>Abb. 34, S. 80/81</i>). Die Stadt Mölln ist gegen eine Standortverlagerung der Station, so dass diese Alternative aus dem LNVP gestrichen werden sollte.</p>	<p>Die Darstellung wird entsprechend geändert. Die Standortverlegung wird nicht weiterverfolgt. Die Stadt Mölln prüft derzeit eine Verlegung des ZOB zum Bahnhof.</p>
400	<p>3, Eine direkte Bahnverbindung von Mölln über Buhen nach Hamburg ist - entgegen der Forderung der Stadt Mölln - schon in den letzten LNVP 2008/2012 nicht aufgenommen worden. Die Stadt Mölln hält diese</p>	<p>Direkte Züge Ratzeburg - Büchen - Hamburg sind Teil des Szenarios "Plus 50 Prozent".</p>

<p>Direktverbindung unverändert für verkehrlich notwendig. Ersatzweise wird eine Weiterentwicklung der Schnellbuslinie Ratzeburg-Hamburg (Abb. 5, S. 140/141) unterstützt, um das Mittelzentrum Mölin besser an die Metropole Hamburg anzubinden.</p>	
<p>Stellungnahme der Gemeinde Büchen, der Gemeinde Müssen sowie der Stadt Schwarzenbek zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2013-2017 (LNVP)</p> <p>Der Kreis Herzogtum Lauenburg mit seinen ca. 187.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wird von den Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Lübeck-Lüneburg sowie Schwerin-Hamburg durchquert. Während die Städte Ratzeburg, Mölln und Lauenburg an der Nord-Süd-Trasse und Schwarzenbek an der Ost-West-Trasse liegen, kreuzen sich beide Strecken im Knotenpunkt Büchen. Nicht zuletzt aufgrund der direkten Streckenlagen entwickelte sich in diesen Kommunen in den vergangenen Jahrzehnten ein zunehmender Nutzungsbedarf, der sich durch anhaltende städtebauliche Entwicklungen auch noch weiter entwickeln wird.</p> <p>Insbesondere der Schul- und Berufsverkehr in die Städte Hamburg, Lübeck und Lüneburg führt zu einer Auslastung des bestehenden Nahverkehrs. Erfreulicherweise nutzen auch zunehmend Studenten aus den Regionen des Kreises Herzogtum Lauenburg das Angebot des SPNV. Das hohe Studentenaufkommen an den Standorten Lübeck und Lüneburg aus der Kreisregion bestätigen diese Annahme.</p> <p>2009 begann der Kreis Herzogtum Lauenburg mit einer Neustrukturierung des Busliniennetzes im Kreisgebiet. Mit der Einführung des Grundliniennetzes, das mit den Abfahrtszeiten im SPNV vertaktet ist, sowie dem Schülerliniennetz, das die Schulanfangs- und -endzeiten an den einzelnen Standorten berücksichtigt, konnte im Ergebnis die Zunahme der Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs auch aus den ländlichen Regionen unseres Kreises zu nehmen. Die Mehrkosten für die Einbindung werden auch durch die Kommunen des Kreises Herzogtum Lauenburg getragen.</p> <p>Die Gemeinden Büchen und Müssen sowie die Stadt Schwarzenbek</p>	<p>Die Strecke Lübeck - Ratzeburg wird derzeit nur sporadisch im Güterverkehr benutzt. Bereits heute weist der Abschnitt die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Halbstundentakt auf.</p> <p>Die skizzierten Flügelzüge Hamburg - Lauenburg / Ratzeburg sind unter Berücksichtigung der derzeitigen und vor dem Hintergrund des mittelfristig geplanten Fernverkehrsangebotes der DB AG auf der Hauptstrecke zwischen Hamburg und Büchen fahrbar. Die Bahnsteiglängen an den Stationen Schwarzenbek und Müssen sind an den in Zukunft dort einzusetzenden Zuglängen auszurichten und ggf. zu verlängern.</p> <p>Derzeit sind keine grundsätzlichen Widersprüche zwischen einer Ausweitung des Nahverkehrs im Bereich Hamburg - Büchen und dem Fernverkehr vorhanden. Die gilt auch für mögliche Konflikte zwischen dem Nahverkehr und einem Fernverkehrshalt Büchen.</p> <p>Die Planungen der DB AG für ihren eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und damit die Zahl der Halte des Fernverkehrs in Büchen liegen in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG.</p> <p>Die Verkehre im Abschnitt Hamburg - Büchen werden derzeit von zwei unterschiedlichen Tochtergesellschaften der DB AG betrieben. Die DB Regio Nordost betreibt den langlaufenden RE Hamburg-Rostock. Diese Leistung wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern vergeben. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein fährt die kurzlaufenden Verkehre Hamburg - Büchen. Der entsprechende Vertrag wird durch das Land Schleswig-Holstein vergeben. Eine Zusammenfassung der gesamten Verkehre im Abschnitt Hamburg-Büchen in einem gemeinsamen Verkehrsvertrag verspricht eine deutliche effizientere Abwicklung dieser Verkehre. Das Management eines Vertrages obliegt dabei in der Regel dem Partner mit dem höchsten Anteil an Zugkilometern und damit</p>

<p>haben in den vergangenen Jahren bereits auf die steigenden Pendlerzahlen reagiert und ihrerseits besonders die Angebote im Bereich des Park&Ride ausgebaut. Zusätzliche weitere Baumaßnahmen stehen in allen drei Kommunen in der Planung und sollen in Kürze umgesetzt werden. Damit kommt man letztlich auch den Auswirkungen der geplanten Zugerweiterungen der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft auf der Strecke Hamburg-Büchen im Jahr 2014 auf fünf Wagons sowie auf bis zu 8 Wagons bis 2019 nach. Die erweiterten Platzkapazitäten im Park&Ride werden dazu führen, dass die Nutzungshäufigkeiten auf allen im Kreis befindlichen Streckenverbindungen ansteigen werden.</p> <p>Insofern stehen die von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft geplanten Maßnahmen im Widerspruch zur Prognose des Entwurfs zum Landesweiten Nahverkehrsplan 2013-2017 auf den Streckenverbindungen Lübeck-Lüneburg sowie Harnburg-Schwerin.</p> <p>Abbildung 1: Siehe PDF/RTF!</p> <p>Die von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft geplanten zusätzlichen Trassenbelastungen auf den Strecken Hamburg-Büchen und Lübeck-Lüneburg werden von den Gemeinden Büchen und Müssen sowie der Stadt Schwarzenbek als eine Gefahr für den heute bestehenden Schienenpersonennahverkehr angesehen:</p> <p>a. Die geplante S-Bahn im 30-Minuten-Takt zwischen Ratzeburg und Lübeck wird die dort bestehende eingleisige Trasse und damit den bestehenden Verkehr zwischen Lübeck und Lüneburg belasten. Hierbei muss auch eine weitere Auslastung der Strecke durch den Güterverkehr berücksichtigt werden.</p> <p>b. Die zwischen Hamburg und Mölln bzw. Lauenburg geplanten Flügelzüge werden die bestehenden Verbindungen zwischen Büchen und Hamburg noch weiter belasten. Bereits heute sieht die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Probleme bei der Vertaktung auf dem Büchener Bahnhof durch Verspätungen aufgrund überholender Fernverkehrszüge. Die Erweiterung der Züge auf bis zu acht Wagons darf</p>	<p>Kosten. In diesem Falle ist dies derzeit das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Interessen des Landes Schleswig-Holstein werden dabei durch die Mitwirkung und Mitfinanzierung der Zugleistungen sichergestellt und vertreten.</p> <p>Es sind keine Verschlechterungen im SPNV-Angebot im Bereich Müssen und Schwarzenbek geplant. Es ist keine Ausgliederung der Strecke Hamburg - Büchen aus dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein geplant. Es ist bundesweit unter den Aufgabenträgern übliche Praxis, die Netze der auszuschreibenden Verkehrsverträge - soweit verkehrlich/betrieblich erforderlich - über die Grenzen der Aufgabenträger hinaus zu definieren.</p> <p>So wäre es am Beispiel des RE Rostock - Hamburg nicht im Sinne der Fahrgäste und einer effizienten Organisation des Verkehrs, einzelne Verkehrsverträge für die Streckenabschnitte Rostock - Büchen, Büchen - Reinbek und Reinbek - HH Hbf. durch drei verschiedene Aufgabenträger auszuschreiben.</p> <p>Die übliche Arbeitsteilung bei aufgabenträgerüberschreitenden Ausschreibungen / Verkehrsverträgen ist es, dass derjenige Aufgabenträger mit den größten Leistungsanteilen (jährliche Zug-km) die Federführung übernimmt und die sich mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern hinsichtlich der Anforderungen für deren jeweiligen Zuständigkeitsbereiche einvernehmlich abstimmt.</p> <p>Das heißt, auch bei der an den genannten Stellen beschriebenen Arbeitsteilung mit Mecklenburg-Vorpommern entscheidet das Land Schleswig-Holstein / die LVS über die Ausgestaltung der Verkehrsbedienung in seinem / ihrem Zuständigkeitsbereich.</p>
--	--

nicht dazu führen, dass künftig Haltestellen wie Schwarzenbek oder Müssen aufgrund 'der kurzen Bahnsteige aufgegeben werden müssen.

Abbildung 2: Siehe PDF/RTF!

Die Bedeutung des Fernverkehrs auf den Knotenpunkt Büchen sowie die damit verbundene Anbindung des Kreis Herzogtum Lauenburg wird gänzlich außer Acht gelassen. Die zusätzlichen Trassenbelastungen durch Flügelzüge und den S-Bahnverkehr werden dazu führen, dass noch weitere Probleme bei der Einhaltung des Fahrplans entstehen bzw. Verbindungen aufgegeben werden müssten. Dies würde Auswirkungen auch auf Fernverkehrspendler haben, weshalb die Bestrebungen nach zusätzlichen Fernverkehrshalten am Knotenpunkt Büchen durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft selbst gefährdet werden würden.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb heute noch immer Fernreisende aus dem Kreisgebiet zunächst zum Hamburger Hauptbahnhof fahren müssen, wenn sie eine Reise nach Berlin antreten möchten.

Das Ziel der vorgelegten 4. Fortschreibung des Landesweiten Nahverkehrsplans soll nach eigener Aussage eine Stärkung des in den vergangenen Jahren geschaffenen Verkehrsverbundes sein, in dessen Fokus die nah.sh steht. Aus diesem Grund haben die Gemeinden Büchen und Müssen sowie die Stadt Schwarzenbek erhebliche Einwände gegen das Vorhaben der LVS, die Strecke Büchen-Hamburg in das Teilnetz Ostseeküste zu überführen bzw. die Zuständigkeit auf das Land Mecklenburg-Vorpommern zu übertragen. Erfahrungen der Region in Zusammenhang mit der Anpassung des Nahverkehrs an die Zugkapazitäten wurden in den vergangenen Jahren immer wieder durch das Land Mecklenburg-Vorpommern erschwert. Hintergrund sind fehlende Platzkapazitäten, die erst durch Zusteigende auf den Bahnhöfen Büchen, Müssen und Schwarzenbek und nicht bereits in Mecklenburg-Vorpommern entstehen.

	Bürgermeister der Gemeinde Büchen der Gemeinde Müssen der Stadt Schwarzenbek	
417	Seite 11 Bevölkerungsstruktur Abb. 01 Es lässt sich nicht aus der Quelle entnehmen, ob die Zahlen des Zensus 2011 für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung verwendet wurden.	Bei den bisherigen Daten wurde der Zensus 2011 nicht berücksichtigt. Die Daten werden noch aktualisiert und es gibt einen Hinweis, ob der Zensus berücksichtigt wurde.
418	Seite 14 Entwicklung der Gesamtbevölkerung Abb. 04 Entgegen der noch im LNVP 2008-2012 enthaltenen Prognose wird die Gesamtbevölkerung im Hzgt. Lauenburg im Zeitraum 2010-2025 nicht um 0,1 % steigen, sondern vielmehr um 1,3 % sinken. Berechnungen der Berteismann Stiftung - die ansonsten nahezu deckungsgleiche Werte für Schleswig-Holstein ermittelt hat hierzu ergeben, dass lediglich ein Bevölkerungsrückgang von 0,2% bis 2030 zu erwarten sein wird (vgl. Indikatoren des Politikfeldes "Demographische Entwicklung/Bevölkerungspotenzial" für Herzogtum Lauenburg 2011).	Nach der dieser Studie zu Grunde gelegten Prognose (Statistikamt Nord) wird von einem Rückgang ausgegangen.
419	Seite 20 Verkehrsnachfrage im SPNV 2011 Abb. 09, 10 Der LNVP 2008-2013 zeigte für den Zeitraum 1995-2006 eine Zunahme der Verkehrsnachfrage im SPNV von 146 % auf der Strecke Büchen - Aumühle-Hamburg auf und stand in 2006 bei 4.550 Personenfahrten; laut dem vorgelegten LNVP 2013-2017 konnten mittlerweile 5.720 Nutzer verzeichnet werden. Es kann nicht nachvollzogen werden, wie ein Pendleraufkommen von 4.550 in 2006 sowie in 2011 von 5.720 erreicht wurden und dies eine Steigerung von 40% zwischen 2005-2011 ausmacht.	Verkehrsnachfrage auf dem Abschnitt Aumühle - Büchen (Querschnittsbesetzung): Jahr 2005 4.100 Jahr 2006 4.550 Jahr 2007 4.700 Jahr 2011 5.720 Steigerung 2011 zu 2005: 40 Prozent. Diese resultiert u. a. aus Angebotsverbesserungen und Bevölkerungsentwicklung.
420	Seite 24 Ein- und Aussteiger im SPNV Abb. 11 Wir begrüßen die Entwicklung des Bahnhofs Büchen zu einem Ein- und Aussteigeraufkommen von mittlerweile 2.000-5.000 seit 2006. Dies entspricht den von uns in 2008 gegenüber den Landesbehörden	Den Hinweis nehmen wir zur Kenntnis.

	<p>vorgetragenen Erwartungen, weshalb zusätzliche Zugpaare auf der Strecke Harnburg-Büchen eingesetzt wurden. Die Zahl wird sich durch die zu erwartende Nutzung der Verbindung zum Hochschulstadtteil Lübeck sowie die zunehmende Nutzung der Strecke in Richtung Lüneburg zur Leuphana Universität auch langfristig sichern. Offen bleibt hier eine Untersuchung, in wie fern sich eine gute Vertaktung mit dem bestehenden Bussystem auf das Bahnnutzerverhalten ausgewirkt hat.</p>	
421	<p>Seite 26 Mobilitätsverhalten</p> <p>Zum Text <i>"Besonders hoch fiel der Wert mit über zehn Prozent in Kiel, Lübeck, Pinneberg und im Herzogtum Lauenburg aus. Besonders gering war der Anteil hingegen in den Kreisen Schleswig-Flensburg, Dithmarschen und Ostholstein. Hier blieben die Nahverkehrsanteile am Modal Split unter vier Prozent. Im Nahverkehr wurden mit 4,4 Prozent die Stadt- und Regionalbusse am meisten genutzt, 2,7 Prozent bewegten sich mit S-Bahnen, Nah- und Fernverkehrszügen fort und 0,1 Prozent nutzten die U-Bahn."</i></p> <p>Das aufgezeigte Mobilitätsverhalten entspricht nicht den Planungen, die durch kostenintensive Maßnahmen im Rahmen der "Offensive Nahverkehr" und Plus 50 % geplant sind. insbesondere die in Ostholstein sowie Plön angedachten investiven sowie infrastrukturellen Maßnahmen können vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden rückläufigen demografischen Entwicklung (-3,6% bzw. -5,8%, vgl. Abb. Auf S, 15) nicht nachvollzogen werden.</p>	<p>Die in dem Band II aufgeführten Maßnahmen sind nicht finanziert, dies wird auch so im Einführungskapitel dargestellt.</p> <p>Es geht vor allem darum aufzuzeigen, welche Maßnahmen im Nahverkehr umgesetzt werden müssten, wenn der Nahverkehr eine deutlich stärkere Rolle spielen soll.</p> <p>Was sich die Aufgabenträger und andere davon leisten wollen und können, ist zu diskutieren.</p>
422	<p>Seite 30 Mobilitätsverhalten</p> <p>Zum Text: <i>"Besonders zufrieden zeigten sich die Befragten in den Kreisen Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Hier antworteten mehr als 44 Prozent mit "sehr zufrieden" oder "zufrieden". Weniger zufrieden waren die Menschen in den Kreisen Dithmarschen, Schleswig-Flensburg und Nordfriesland. Hier antworteten mehr als 12 Prozent mit "unzufrieden" oder "sehr unzufrieden"."</i></p> <p>Das Ergebnis für das Hzgt. Lauenburg wird nicht aufgeführt.</p>	<p>Richtig, so wie auch andere Kreise nicht aufgeführt worden sind. Es werden nur die Kreise genannt, die besondere Ausprägungen in die eine oder andere Richtung haben.</p>
423	<p>Seite 42 Entwicklung der Auspendlerzahlen Abb. 25</p>	<p>Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.</p>

	<p>Es fehlt eine Darstellung der Relation von Pendleraufkommen und Bevölkerungszahl.</p>	
<p>424</p>	<p>Seite 50 Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV Abb. 27</p> <p>Aufgrund der dargestellten Berechnungsgrundlagen können die für das Herzogtum Lauenburg aufgeführten Entwicklungsprognosen auf den bestehenden Streckenteilen nicht nachvollzogen werden. Bis zum Jahr 2020 wird es weiterhin eine leichte Zunahme der Bevölkerung im Kreisgebiet geben, bevor dann bis 2025 ein leichter Rückgang zu verzeichnen sein wird (vgl. S. 9 der Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 in SH, Stand März 2011 sowie die Indikatoren des Politikfeldes "Demographische Entwicklung/Bevölkerungs-potenzial" für Herzogtum Lauenburg 2011).</p> <p>Entgegen dieser Entwicklung wird es in den Kreisen Ostholstein und Plön bereits ab heute zu über bzw. stark überdurchschnittlichen Rückgängen kommen; dennoch gehen die Prognosen der LVS auf der Linie Lübeck-Kiel weiterhin von stark anwachsenden Zahlen aus, während die Strecken im Lauenburgischen leicht zurückgehen, stagnieren bzw. nur minimale Zuwächse zu verzeichnen haben. Auch diese Zahlen bedürfen einer näheren Erläuterung.</p> <p>Mit der Eröffnung der Station Lübeck-Hochschulstadtteil wird sich auch die Bedeutung der Strecke Lüneburg-Büchen (Umsteigebahnhof) — Lübeck nach hiesiger Auffassung weiter entwickeln. Trotz der Bevölkerungsentwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg sowie der Einrichtung einer neuen und für die jüngere Generation interessanten Station geht die LVS für uns nicht nachvollziehbar davon aus, dass die Verkehrsannahme auf der Strecke Büchen-Lübeck rückläufig sein wird.</p> <p>Grundsätzlich wird es begrüßt, zwischen Lübeck und Ratzeburg eine S-Bahn im 30-Minutentakt einzuführen zu wollen (s. Anmerkungen zu S. 67). Aufgrund der möglichen Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke im Zuge der Fehmarn-Belt-Querung sowie der starken Auslastung der Strecke Hamburg-Berlin durch den Fernverkehr werden aber Bedenken erhoben, dass durch diese zusätzliche Belastung der Nahverkehr aus Richtung Lüneburg durch fehlende Trassenzeiten behindert bzw.</p>	<p>Der Nachfragerückgang auf der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg ist ausschließlich mit dem veränderten Angebot im Fernverkehr zu begründen. Durch die unterstellte Neubaustrecke zwischen Hannover und Hamburg wird der Reiseweg in der Relation Hannover – Lübeck zukünftig verstärkt über Hamburg und nicht mehr, wie bisher über Lüneburg und Büchen führen. Ähnliche Verlagerungseffekte sind auch für Verkehrsbeziehungen bspw. nach Schwarzenbek zu erwarten. Die Nachfragerückgänge durch die Verkehrsverlagerungen gleichen die raumstrukturbedingten Nachfragezuwächse zum Teil aus bzw. überkompensieren diese.</p> <p>Der überproportionale Nachfragezuwachs auf der Strecke Kiel – Lübeck ist mit deutlichen Angebotsverbesserungen auf dieser Strecke begründet (Angebotsverdichtung, kürzere Fahrzeiten)</p> <p>Bei der Beurteilung der Ergebnisse muss zusätzlich berücksichtigt werden, dass die Nachfrage auf der Strecke Hamburg – Büchen – Schwerin durch das in den vergangenen Jahren bereits verbesserte Angebot auf dieser Strecke sehr stark angestiegen ist. Alleine dieser Anstieg macht eine Erweiterung des Platzangebotes erforderlich. Der Nachfrageanstieg nach Einführung des HanseExpress ist in den Analysezahlen des Gutachtens enthalten und wird bei der Ausweisung der Nachfragezuwächse im Basisszenario nicht noch einmal ausgewiesen.</p>

eingeschränkt wird. Es wird daher vorgeschlagen, bei einem solchen Vorhaben eine Vertaktung des S-Bahnverkehrs am Knotenpunkt Büchen mit Anschlüssen in Richtung Hamburg sowie Lüneburg einzurichten vgl. Anmerkungen zu S. 67).

Darüber hinaus wird auch für die Verbindung Büchen-Hamburg nur eine geringe Entwicklung von 3% gesehen, ohne dass die zunehmende Nutzung des Fernverkehrs über den Bahnhof Lüneburg sowie die deutlich gestiegenen Pendlerzahlen auf dem Bahnhof Büchen auch durch Nutzer aus Richtung Hamburg in Richtung Lüneburg berücksichtigt werden.

Bei allen auf der Trasse Lüneburg Lübeck geplanten Maßnahmen darf der Pendlerverkehr in Richtung Büchen nicht eingeschränkt werden, da durch die folgenden geringeren Nutzerzahlen des Bahnhofs Büchen auch die Chancen auf Fernverkehrshalte sinken. Der Landesweite Nahverkehrsplan muss dazu beitragen, dass im Süd-Osten des Landes Schleswig-Holstein auch wieder eine Anbindung an das Fernverkehrsangebot geschaffen wird.

Sowohl die Streckenverbindungen von Büchen in Richtung Lübeck, Lüneburg sowie Hamburg und Schwerin widersprechen der prognostischen Entwicklung der Marktanteile, bei denen das Hzgt. Lauenburg einen Anstieg von 10,0 % Prozent bis 2025 zu erwarten haben wird (vgl. S. 34). in einem Vortrag vor dem Ausschuss für Energie, Umwelt und Regionales des Kreis Hzgt. Lauenburg vom 23.09.2013 erklärte die LVS, ab 2019 die Züge auf der Strecke Hamburg Schwerin auf bis zu 8 Wagen aufstocken zu wollen, obwohl einige der an der Strecke liegenden Bahnhöfe für Züge derartiger Längen nicht ausgelegt sein werden. In einem ersten Zwischenschritt sollen die verkehrenden Züge bereits ab Dezember 2014 mit einem 5. Doppelstockwagen ergänzt werden. Eine derartige Aufstockung im Zeitraum bis 2025 kollidiert aber mit der Prognose der LVS, dass der Bahnverkehr auf diesen Strecken stagniert bzw. nur leicht ansteigen wird.

Wir begrüßen aber die Investitionen auf den Bahnhöfen Mölln und Ratzeburg trotz der prognostizierten rückläufigen Entwicklung des

	Nutzeraufkommens auf diesem Streckenabschnitt.	
425	<p>Seite 51 Ziele des vierten LNVP</p> <p>Zum Text: <i>"Der vierte LNVP ist ein Nahverkehrsplan für die "vernetzte Mobilität". Zentrale übergreifende Themen sind dabei die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0), Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, der Ausbau der Marke "nah.sh" sowie der Verkehrsverbund Schleswig- Holstein. Stärker als in den bisherigen Plänen stehen die Mobilitätsbedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste im Vordergrund."</i></p> <p>Die LVS erklärt insbesondere eine Stärkung des Verkehrsverbundes als Ziel des 4. LNVP. Dahingegen werden aber konkrete Planungen gemacht, die Strecke Büchen - Hamburg an das Ostseenetz Mecklenburg-Vorpommern anzugliedern (vgl. hierzu Anmerkungen zu S. 93, 94, 95, 97 und 98) und somit den Verbund auseinanderzureißen bzw. die Zuständigkeit auf die ansonsten in Schleswig-Holstein nicht vertretene Deutsche Bahn übergeben möchte.</p> <p>Die für den Kreis Herzogtum Lauenburg wichtigste Bahnstrecke und eine der Hauptverbindungen aus Schleswig-Holstein in Richtung Hamburg wird aus der Hand gegeben. Die bereits heute schwierige Vertaktung der Strecken Lüneburg-Lübeck sowie Hamburg - Schwerin am Knotenpunkt Büchen wird durch unterschiedliche Entscheidungsträger eher schwieriger zu beseitigen sein, als zum jetzigen Zeitpunkt. Dass es durch den zunehmenden Fernverkehr auf der Strecke Hamburg-Berlin und den daraus resultierenden Überholungen im Nahverkehr auch zu zusätzlichen Problemen bei der Vertaktung in Richtung Ratzeburg kommen kann, sieht auch die LVS (vgl. Vortrag der LVS vor dem Ausschuss für Energie, Umwelt und Regionales des Kreis Hzgt. Lauenburg vom 23.09.2013).</p>	<p>Das Management eines Verkehrsvertrages obliegt in der Regel dem Aufgabenträger mit dem höchsten Zugkilometeranteil - und damit den höchsten Kosten. Im Falle der Linie Hamburg - Rostock ist dieses die VMV des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Interessen des Landes Schleswig-Holstein bleiben jedoch trotzdem gewahrt, da jedes Land nur die auf seinem Territorium anfallenden Zugkilometerkosten übernimmt und Mitspracherecht hat.</p>
426	<p>Seite 56 Die Bahn</p> <p>Richtungsknoten bestehen in Rendsburg, Bad Oldesloe und Büchen. Die Bedeutung des SPNV für den Fernverkehr wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Die Beschreibung schildert die Situation im Nahverkehr. Darüber hinaus existieren im Fernverkehr in Schleswig-Holstein oder Hamburg keine Knoten, an denen sich der Nahverkehr orientieren könnte, sondern lediglich einzelne Linien bzw. Einzelzuglagen.</p>

427	<p>Seite 62 Fernverkehrslinien in Schleswig-Holstein Abb. 32</p> <p>Für die Strecke Hamburg-Büchen wird lediglich der EC Hamburg-Berlin angegeben. Unabhängig davon bestehen auch Verbindungen nach Rostock, Usedom, Dresden und Prag auf dieser Trasse.</p> <p>Um eine verlässliche prognostische Bewertung der Pendlerzahlen zu erreichen, mangelt es dem Entwurf zum LNVP 2013-2017 an einer differenzierten Betrachtung nach Nahverkehrspendlern sowie Nutzern des Fernverkehrs auf unseren Bahnhöfen.</p>	<p>Die Beschreibung bezieht sich nur auf die Linie Prag-Berlin-Hamburg, da nur sie einen Bahnhof in Schleswig-Holstein bedient (Büchen). Alle anderen Linien verkehren im Transit durch Schleswig-Holstein.</p>
428	<p>Seite 67 Angebotsmaßnahmen Teil 2</p> <p>Zum Text: <i>"Erweiterung des Angebotes zwischen Lübeck und Ratzeburg auf einen 30- Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit"</i></p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die beabsichtigte Ausweitung des Angebotes auf der Strecke Lübeck - Lüneburg zwischen Ratzeburg und Lübeck mit einem 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit trotz des angeblich sinkenden Nutzerverhaltens auf dieser Strecke. Nähere Auskünfte über den Grund dieser Maßnahme gibt der LNVP 2013-2017 allerdings nicht. Aufgrund der möglichen Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke im Zuge der Fehmarn-Belt-Querung sowie der starken Auslastung der Strecke Hamburg-Berlin durch den Fernverkehr werden aber Bedenken erhoben, dass durch diese zusätzliche Belastung der Nahverkehr aus Richtung Lüneburg durch fehlende Trassenzeiten behindert bzw. eingeschränkt wird. Es wird daher vorgeschlagen, bei einem solchen Vorhaben eine Vertaktung des S-Bahnverkehrs am Knotenpunkt Büchen mit Anschlüssen in Richtung Hamburg sowie Lüneburg einzurichten (vgl. Anmerkungen zu 5. 50).</p>	<p>Da im Szenario "Offensive Nahverkehr" lediglich der Abschnitt Lübeck - Ratzeburg für eine Verdichtung zum 30-Minutentakt vorgesehen ist, entfallen etwaige neue Belastungen für den Knoten Büchen. Der Stundentakt Lübeck - Lüneburg soll weiterhin in Büchen auf die Anschlüsse nach Hamburg ausgerichtet bleiben.</p>
429	<p>Seiten 70, 71 Infrastruktur</p> <p>Die Strecke Büchen-Mölln weist einen mangelhaften Schienenzustand auf; eine Instandsetzung ist nach dem LNVP 2013-2017 nicht vorgesehen. Wir bitten hierzu um Auskunft, wann dieser Teilabschnitt wieder hergestellt werden soll, sodass der Bahnverkehr wieder uneingeschränkt mit normaler Geschwindigkeit verkehren kann.</p>	<p>Die Strecke ist wieder uneingeschränkt mit normaler Geschwindigkeit befahrbar. Es ist aber bekannt, dass im Streckenabschnitt Büchen-Mölln immer wieder Langsamfahrstellen auftreten. Diese werden in der Regel aber schnell behoben. Leider sorgt der Untergrund in diesem Streckenabschnitt immer wieder für entsprechende Situationen bei Wechseln von extremer Trockenheit zu Feuchtigkeit (oder umgekehrt). Ein tiefergehender</p>

		Bodenaustausch ist aber derzeit noch nicht erforderlich.
430	<p>Seite 73 Realisierte Maßnahmen</p> <p>Die in der Stadt Schwarzenbek seit 2008 umgesetzten Maßnahmen fehlen gänzlich in der Aufstellung.</p>	Die realisierten Maßnahmen (Erneuerung der Fahrgastinformationsanlage, Verbesserung des Wartekomforts durch neue Wetterschutzanlagen und Erneuerung der Einhausungen der Treppenanlagen) werden in die Aufstellung aufgenommen.
431	<p>Seite 77 Achsenkonzept</p> <p>Zum Text: <i>"Mit dem "Achsenkonzept" wird das Angebot auf den vier wichtigen Schienenstrecken von Hamburg Richtung Elmshorn, Kaltenkirchen, Lübeck und Büchen ausgebaut. Damit werden zusätzliche Beförderungskapazitäten für die stetig steigende Zahl der Einwohner und Pendler in und um Hamburg geschaffen und die Betriebsqualität verbessert."</i></p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich, dass aufgrund unserer Petition von 2008 die Achse Büchen-Hamburg aufgenommen wurde und letztlich im LNVP 2008-2012 als Vier Achsenkonzept umgesetzt wurde. Die Entwicklung des Nutzerverhaltens auf dieser Strecke spricht heute noch für diese Entscheidung. Nicht nachvollziehbar bleibt aber auch unter diesem Gesichtspunkt, dass das Nutzeraufkommen in dieser Region in Richtung Hamburg lediglich um 3% steigen wird, wenngleich ein Ausbau vorgesehen ist.</p>	Es wird auf die Antwort zur Stellungnahme ID 424 verwiesen.
432	<p>Seite 81 Geplante Stationsmaßnahmen</p> <p>1) Der Aufbau von Bike&Ride- sowie Park&Ride-Maßnahmen bleibt gänzlich unberücksichtigt, obwohl sich der Ausbau dieses Angebotes auf das Nutzerverhalten, insbesondere bei den Berufspendlern, auswirken wird. Die momentan in Büchen sowie Schwarzenbek noch fehlenden zusätzlichen Parkmöglichkeiten führen dazu, dass potentielle Nutzer das Angebot des SPNV nicht annehmen.</p> <p>2) Der Ausbau von Strecken in Regionen, die bereits heute ein geringes Nutzeraufkommen haben sowie erwartungsgemäß einen starken Bevölkerungsrückgang verzeichnen werden, wird auch hier generell begrüßt: Er darf aber nicht dazu führen, dass andere Verbindungsstrecken eingeschränkt werden.</p>	<p>Zu 1):</p> <p>In der Übersicht auf S. 72/73 über die an den Stationen in Schleswig-Holstein von 2008 bis 2012 durchgeführten Maßnahmen wird der Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen berücksichtigt, in den Planungen auf S. 81 hingegen nicht. Das liegt daran, dass der Ausbau in diesem Bereich stark von dem Engagement der jeweiligen Kommune vor Ort abhängig ist und nicht in feste 5-Jahres-Pakete für den LNVP geschnürt werden kann. Es müssen die geeigneten Flächen vorhanden sein und ein 25%tiger Eigenanteil aus dem kommunalen Haushalt finanziert werden. Die Kommunen können GVFG-Fördermittel für P+R- und B+R-Anlagen</p>

		erhalten, soweit das Potenzial für den Ausbau nachgewiesen ist. Zu 2) Ihre Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
433	<p>Seite 83 Die nah.sh-Garantie Zum Text: <i>"Auf der Schiene hatte die nah.sh-Garantie einen erfolgreichen Start. Nächstes Ziel ist die Anwendung im gesamten SH-Tarifgebiet für Bahn und Bus. (Abb 37)"</i></p> <p>Der Verkehrsverbund in Schleswig Holstein soll weiterhin gestärkt werden (vgl. S. 51 des LNVP 2013-2017). Fraglich ist, ob diese Garantie sich auch auf den Streckenabschnitt Büchen-Hamburg beziehen wird, die in die Zuständigkeit des Teilnetzes Ostseeküste fallen soll.</p>	Die nah.sh-Garantie gilt schon heute auch für diesen Abschnitt, genau wie die HVV-Garantie für Kunden mit HVV-Fahrkarten.
434	<p>Seite 94 Verkehrsverbund Zum Text: <i>"Das Land Schleswig- Holstein hat die Planung und Bestellung des Bahnverkehrs und die damit verbundenen Aufgaben und Finanzierungsmittel seit 1995 kontinuierlich in der LVS gebündelt. Seit 2007 können die Kreise und kreisfreien Städte den Nahverkehr gestalten und direkt finanzieren (Kommunalisierung). Mit der Übertragung der Zuständigkeit für die Erteilung von Liniengenehmigungen im Busverkehr ab 2013 ist die Bündelung von Ausgaben-und Aufgabenverantwortung vorerst abgeschlossen."</i></p> <p>Die LVS möchte eine stärkere Identifizierung des Kunden mit dem Nahverkehr erzielen, beabsichtigt aber die Ausgliederung des Teilabschnittes Büchen-Hamburg zum Teilnetz Ostseeküste. Ein solches Vorhaben entfernt sich vom Kunden (vgl. Hinweise auf S. 51)</p> <p>95 Aufgaben und Struktur der nah.sh GmbH Zum Text: <i>"Aufgaben und Struktur der "nah.sh GmbH". Die "nah.sh GmbH" entwickelt sich aus der LVS GmbH.". Gesellschafter der "nah.sh GmbH" sind alle Kreise und kreisfreien Städte. Auch die HVV Kreise Pinneberg, [GEKÜRZT, siehe PDF/RFT!]"</i></p> <p>Obwohl der Kreis Herzogtum Lauenburg auch als Gesellschafter der nah.sh GmbH vorgesehen ist, soll eine der wesentlichen ihn selbstbetreffenden Achsen an ein Netz angegliedert werden, das seinen Ursprung und Hauptwirkungsbereich in einem anderen Bundesland hat.</p>	Es wird auf die Antwort zur ID 435 verwiesen.

<p>Seite 97 Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein Zum Text: <i>"Folgende Linien in Schleswig-Holstein werden von Nachbaraufgaben-trägern betreut: Hamburg — Büchen —Schwerin; 0,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr in Schleswig-Holstein; Aufgabenträger Mecklenburg- Vorpommern; Betriebsaufnahme 2019"</i> Es stellt sich aufgrund der Formulierung die Frage, ob ein Übergang des Aufgabenträgers zum Jahr 2019 bereits fest sei, obwohl ein Neuaufbau des Verkehrsverbundes mit der nah.sh GmbH noch nichtabschließend umgesetzt wurde. Das beabsichtigte Vorhaben der LVS, den Teilabschnitt Büchen-Hamburg in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Mecklenburg Vorpommern zu legen, widerspricht den genannten Zielen des 4. LNVP auf Kundennähe und Stärkung des Verkehrsverbundes. Es wird massiv in Frage gestellt, ob ein externer Aufgabenträger die Interessen einer Region so vertreten kann, wie dies ein dem Land Schleswig-Holstein angehöriger Träger macht. Es soll darauf hingewiesen werden, dass es bei einer Umsetzung dieses Vorhabens zu Widerständen aus der betroffenen Region kommen werden wird.</p> <p>Seite 98 Zum Text: <i>"Die heute dem Netz Ost zugeordnete Linie Aumühle — Büchen (inklusive einiger Züge in der Hauptverkehrszeit Hamburg Hauptbahnhof — Büchen) könnte in Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg auch dem Teilnetz Ostseeküste des Landes Mecklenburg- Vorpommern zugeordnet werden."</i> Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen, es wird die kritische Frage gestellt, ob die von der LVS diesbezüglich geplanten Vorhaben dem Vier-Achsenkonzept entsprechen. Fraglich wird hierbei auch sein, ob die im Kreisgebiet aufgestellte Vertaktung zwischen Bus und Bahn auch weiterhin Bestand haben kann bzw. bei Veränderungen so angepasst werden können wie bisher. Der hier verwendete Konjunktiv "könnte" widerspricht den weiteren, im Entwurf zum LNVP 2013-2017 verwendeten Hinweisen.</p>	<p>Die Anmerkung geht von falschen Annahmen aus.</p> <p>Es ist bundesweit unter den Aufgabenträgern übliche Praxis, die Netze der auszuschreibenden Verkehrsverträge - soweit verkehrlich/betrieblich erforderlich - über die Grenzen der Aufgabenträger hinaus zu definieren.</p> <p>So wäre es am Beispiel des RE Rostock - Hamburg nicht im Sinne der Fahrgäste und einer effizienten Organisation des Verkehrs, einzelne Verkehrsverträge für die Streckenabschnitte Rostock - Büchen, Büchen - Reinbek und Reinbek - HH - Hbf durch drei verschiedene Aufgabenträger auszuschreiben.</p> <p>Die übliche Arbeitsteilung bei aufgabenträgerüberschreitenden Ausschreibungen / Verkehrsverträgen ist es, dass derjenige Aufgabenträger mit den größten Leistungsanteilen (jährliche Zug-km) die Federführung übernimmt und die sich mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern hinsichtlich der Anforderungen für deren jeweiligen Zuständigkeitsbereiche einvernehmlich abstimmt.</p> <p>Das heißt, auch bei der an den genannten Stellen beschriebenen Arbeitsteilung mit Mecklenburg-Vorpommern entscheidet das Land Schleswig-Holstein / die LVS über die Ausgestaltung der Verkehrsbedienung in seinem / ihrem Zuständigkeitsbereich.</p>
<p>Seite 121 Rückblick LNVP 20108- 2012 436 Zum Text: <i>"Stadtregionalbahn"</i> im Textteil wird ein derartiges Vorhaben nicht weiter erläutert.</p>	<p>Im LNVP 2008-2012 ist dieses Projekt beschrieben. Die dort erwähnte Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Eine textliche Erläuterung des Projektes 'Stadtregionalbahn' ist an dieser Stelle</p>

		nicht erforderlich.
	<p>Seite 132 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn Zum Text: <i>"Regionallinie Hamburg — Büchen — Lauenburg im 60-Minuten-Takt Umsteigefreie Zugangebote Ratzeburg — Müh — Büchen — Hamburg zur Hauptverkehrszeit durch Flügelzüge der Regionallinie Hamburg — Lauenburg Beschleunigung der Expresslinie zwischen Hamburg und Büchen durch Aufgabe des Halts Müssen"</i></p> <p>Der Einsatz von Flügelzügen auf den beschriebenen Linien wird unter Berücksichtigung der künftigen Trassennutzung auf den Strecken Hamburg - Berlin sowie Lüneburg - Lübeck auch durch den Güterverkehr kritisch angesehen. Wir verweisen hierzu auch auf zusätzliche Trassenbelastungen bzw. entstehende Probleme bei der Vertaktung der Züge am Knotenpunkt Büchen. Nicht akzeptabel ist die perspektivische Aufgabe der Haltestelle in Müssen. Der Bahnhof Müssen entlastet beim</p> <p>437 Pendleraufkommen die Stadt Schwarzenbek sowie die Gemeinde Büchen erheblich. Dies gilt insbesondere im Bereich Park & Ride durch die von der Gemeinde in der Vergangenheit getroffenen infrastrukturellen Maßnahmen; mit der geplanten Erweiterung wird der Bahnhof in Müssen noch attraktiver, da derzeit eine gänzliche Auslastung der zur Verfügung stehenden Parkplätze zu beobachten ist und keine Ausweitungsmöglichkeit für zusätzliche Bahnnutzer bietet. Die von der Gemeinde Müssen geplanten sowie bereits umgesetzten Maßnahmen an den Haltestellen im Bereich des Park&Ride werden noch weiter an Bedeutung gewinnen. Das tatsächliche Pendleraufkommen aus der Region Müssen entspricht der Notwendigkeit einer auf Dauer bestehenden Haltestelle in dieser Gemeinde. Es soll darauf hingewiesen werden, dass derzeit sowohl in Müssen als auch in benachbarten Gemeinden, wie z. B. Klein Pampau, weitere Wohngebiete ausgewiesen werden, die zum Teil auch von Neupendlern bewohnt werden.</p>	<p>Das Szenario "Plus 50 Prozent" ist sehr ambitioniert und soll vor allem Denkanstöße und Ideen für einen weiteren Ausbau des Nahverkehrs liefern. Insofern ist es als Diskussionsgrundlage zu verstehen, wie viel Nahverkehr sich das Land und andere leisten wollen bzw. können.</p> <p>Im beschriebenen Szenario wird eine Verdoppelung des Angebots zwischen Büchen und Hamburg skizziert, die sich aus dem existierenden Regionalexpress Hamburg -Rostock und einer neuen Linie Hamburg - Büchen - Lübeck ergeben würde. Für die Expresszüge könnte dann der Halt in Müssen entfallen, da das Angebot für Müssen durch die neuen Züge Hamburg - Büchen - Lübeck in bisheriger Qualität aufrecht erhalten werden würde. Zudem wäre eine direkte Verbindung von Müssen in die Städte Mölln, Ratzeburg und Lübeck vermutlich deutlich attraktiver als die heutige Verbindung nach Schwerin. In der Hauptverkehrszeit würde das Angebot wie heute auch durch weitere Züge in Müssen verdichtet, so dass auch zu diesen Zeiten keine Verschlechterung zum Status-quo zu befürchten wäre.</p>
	<p>Seite 136 Infrastrukturmaßnahmen Szenario "plus 50 Prozent" Abb. 04</p> <p>438 Ein Ausbau von Strecken in Regionen, die sowohl demografisch als auch im Nutzerverhalten keine Steigerungen erwarten lassen, wird von hier aus kritisch betrachtet; so kann die Errichtung einer 5-Bahnlinie in Richtung Neustadt von Lübeck aus nicht nachvollzogen werden. Eine zu begrüßende Vertaktung des Bahnhofs Ratzeburg im 30-Minuten-Takt</p>	<p>Es wird auf die Intention des Bandes 2 verwiesen (ID 437).</p> <p>Eine Verdichtung des Stundentaktes auf einen Halbstundentakt entlang der Lübecker Bucht von Lübeck nach Neustadt würde Bad Schwartau (20.000 Ew.), Ratekau (15.500 Ew.), Timmendorfer Strand (9.000 Ew.), Scharbeutz (11.500 Ew.), Sierksdorf (1.600 Ew) und Neustadt (16.500 Ew.) zu Gute kommen. Es ist nicht zu</p>

	<p>macht aber aus hiesiger Sicht nur einen Sinn, wenn eine Vertaktung mit dem bestehenden SPNV-Angebot auf der Strecke Lüneburg-Lübeck mit Anbindung der Hamburger Strecke am Knotenpunkt Büchen erfolgt. Ein derartiges Angebot wird insbesondere für die Studenten an der Hochschule Lübeck interessant.</p>	<p>erkennen, warum hier keine Steigerungen zu erwarten wären. Auch für Mölln und Ratzeburg sind im Szenario "Plus 50 Prozent" Angebotsverbesserungen vorgesehen, perspektivisch wäre auch ein durchgehender Halbstundentakt auf der Achse Büchen - Lübeck denkbar.</p>
<p>439</p>	<p>Seite 140 Bewertung von Schnellbuslinien Abb. 04 Der Bedeutung von Vertaktungen des SPNV mit dem regionalen Busverkehr kommt kaum Bedeutung zu.</p>	<p>Ihre Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>103</p>	<p>Lauenburg/Elbe</p> <p>Stellungnahme der Stadt Lauenburg/Elbe zum LNVP-Entwurf 2013 - 2017</p> <p>Die Stadt Lauenburg/Elbe spricht sich weiterhin, wie in den Stellungnahmen zuvor, für eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Lübeck — Lüneburg zur Beschleunigung der Reisezeit aus. Des Weiteren ist eine Optimierung der Anschlüsse in Büchen und Lüneburg, gerade im Hinblick auf die Anbindung nach Hamburg, zu schaffen.</p> <p>Das Angebot des SPNV in Schleswig-Holstein ist nicht nur auf die nachfragestärkeren Strecken auszuweiten, sondern auch die Nord-Süd-Verbindung Lüneburg — Lübeck ist ausreichend zu berücksichtigen, gerade aufgrund der starken Pendlerbeziehungen zwischen Lauenburg/Elbe und Hamburg. Die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Hamburg — Büchen — Hagenow Land sind für eine zügige Anbindung an Hamburg zu beseitigen und eine Verdichtung des RE-Angebotes zu schaffen. Die Stadt Lauenburg/Elbe stimmt dem sog. Achsenkonzept zu und begrüßt eine Erweiterung des Angebotes des Schienenverkehrs von Hamburg in Richtung Büchen.</p> <p>Die länderüberschreitenden Verkehre nach Lüneburg werden nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl Bereiche davon zum Hamburger Verkehrs-Verbund gehören. Die Anbindung an Fernverkehre in Lüneburg (IC/ICE-Züge) ist für den gesamten Kreis in Richtung Hannover und Süddeutschland wichtig und muss gesichert und verbessert werden. Das gleiche gilt für die Anbindung in Richtung Osten nach Mecklenburg-Vorpommern.</p>	<p>Eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Lübeck und Lüneburg ist derzeit aufgrund der Knotenstruktur in Lübeck, Büchen und Lüneburg nicht erforderlich.</p> <p>Im Szenario "Offensive Nahverkehr" wird das Angebot Lübeck - Ratzeburg zum 30-Minutentakt verdichtet. Eine weitere Verdichtung südlich von Ratzeburg würde ein weiteres Fahrzeug erfordern und ist daher nicht vordringlich.</p> <p>Der Abschnitt Büchen - Hamburg soll mittelfristig während der Hauptverkehrszeit zum Halbstundentakt verdichtet werden.</p> <p>Zu den zwischen Hamburg und Hagenow Land erkennbaren Kapazitätsengpässen kommt es in erster Linie durch Verspätungen des Fern- und Nahverkehrs. Ein alleiniger Ausbau der Infrastruktur könnte hier nur bedingt Abhilfe leisten.</p> <p>Eine Verdichtung des Angebotes Richtung Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen liegt auch in der Zuständigkeit dieser Länder und ist von beiden Ländern derzeit nicht geplant. Eine Berücksichtigung derartiger Maßnahmen im Szenario "Offensive Nahverkehr" erfolgt daher nicht.</p> <p>Der Abbau von Kreuzungsmöglichkeiten ist seitens des Landes nicht geplant.</p> <p>Eine verbesserte Abstimmung Bahn-Bus und die technische</p>

<p>Der Rückbau der Kreuzungsmöglichkeit und Abbau von weiteren Überholgleisen ist zu vermeiden. Diese führen bei Verspätungen und Gleisarbeiten zu Betriebsverzögerungen und zur Weitergabe von Verspätungen an Züge der Gegenrichtung bzw. Anschlussverlusten.</p> <p>Infolge des zunehmenden Schienenverkehrs ist eine flüssige und fahrplanmäßige Betriebsabwicklung für den Personenverkehr teilweise nicht gewährleistet.</p> <p>Die Stadt Lauenburg/Elbe befürwortet die Erweiterung des Angebotes zwischen Kiel und Lübeck im SPNV und würde eine Weiterführung bis nach Lüneburg begrüßen.</p> <p>Bahn und das Busnetz sollen sich gegenseitig ergänzen und stärker mit einander verknüpft sein zu einem Nahverkehrssystem. Die Stadt Lauenburg/Elbe fordert die Einrichtung einer elektronischen Anschlussicherung Bahn/Bus am Bahnhof, insbesondere aufgrund der unbefriedigenden Pünktlichkeit der RE-Linie Hamburg-Rostock. Des Weiteren sind aufgrund der Lage von Lauenburg/Elbe kreis- und länderübergreifende Planungen zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.</p> <p>Die Stadt Lauenburg/Elbe fordert die bestehenden Taktlücken am Abend und den Wochenenden zu schließen. Zur Anschlussgewährleistung der Busse und auch verbesserten Merkbarkeit der Fahrpläne ist ein konsequenter Stundentakt anzustreben.</p> <p>Die in den letzten Jahren reduzierte Leistung auf der Strecke Aumühle — Büchen ist zu erhöhen.</p> <p>Das Angebot regionaler Busverkehre ist zum SPNV zu ergänzen und insbesondere die bestehende Schnellbuslinie Lauenburg — Hamburg aufrecht zu erhalten.</p> <p>Bürgermeister - - Lauenburg/Elbe, 11.11.13</p>	<p>Anschlussicherung ist im Rahmen der landesweiten Echtzeitinformation vorgesehen (vgl. S. 93).</p> <p>Mittelfristig sollen die noch bestehenden Taktlücken am Abend zwischen Büchen und Lauenburg geschlossen werden.</p> <p>Die Leistungen Büchen - Aumühle werden bereits im Dezember 2013 werktags komplett durch Leistungen Büchen - Hamburg substituiert. Mittelfristig ist eine Ausweitung des Verkehrs Büchen - Hamburg auch am Wochenende geplant.</p> <p>Für die bestehende Schnellbuslinie Hamburg-Lauenburg und für die regionalen Busverkehre haben Land und LVS nicht die Aufgabenträgerschaft. Ihre Anmerkungen hierzu nehmen wir zur Kenntnis.</p>
--	---

Kreis Nordfriesland

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
129	<p>Aufgrund von eingleisigen und nicht elektrifizierten Abschnitten auf der Strecke Hamburg — Westerland ist der Bahnverkehr an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Die Hauptproblembereiche im so genannten "Engpass" Pinneberg — Elmshorn und auf dem Streckenabschnitt Niebüll — Westerland über den Hindenburgdamm sind eindeutig Hindernisse bei einer Verbesserung des Bahnverkehrs. Die Kapazitäten auf den Verbindungen von und nach Sylt sind insbesondere in der Sommersaison offensichtlich nicht ausreichend. Die Züge sind teilweise völlig überfüllt, Fahrgäste werden am Bahnsteig stehen gelassen. Nach Angaben des Entwurfs zum 4. LNVP ist sogar mit weiteren Nachfragesteigerungen zu rechnen. Doch schon jetzt ist die Situation nicht mehr hinnehmbar. Eine durchgängige Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Hamburg — Westerland sowie die Ausweitung der dringend notwendigen Kapazitäten sollten höchste Priorität haben.</p>	<p>Der durchgängige zweigleisige Ausbau der Strecke Hamburg - Westerland und die Elektrifizierung dieser Strecke ist ein Projekt von hoher Priorität für das Land Schleswig-Holstein. Dabei ist die Kapazität der Strecke Hamburg - Westerland insbesondere aufgrund der Eingleisigkeit von Streckenabschnitten zwischen Niebüll und Westerland und der hohen Belastung durch die z.T. im 30-min-Takt verkehrenden Autozüge eingeschränkt. Derzeit fehlen nach Aussage der DB Netz AG die wirtschaftlichen Grundlagen für einen Streckenausbau zwischen Niebüll und Westerland. Die DB Netz AG wird in den kommenden Jahren nur punktuell Verbesserungen durchführen, die die Betriebsdurchführung vereinfachen. Hierzu gehören die Möglichkeit gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhof Keitum und eine Umgestaltung des Spurplans im Bahnhof Westerland, die einen kurzen zweigleisigen Abschnitt in Richtung Keitum entstehen lassen würde. Außerdem wird derzeit die Führung von zwei zusammengekuppelten 6-Wagen-Zügen zwischen Niebüll und Westerland geprüft. Die hierfür erforderlichen Bahnsteigverlängerungen könnten in die noch zu schließende Rahmenvereinbarung zwischen dem Land und der DB Station&Service AG integriert werden. Dann könnten 12-Wagen-Züge im Regionalverkehr angeboten werden.</p> <p>Das Land wird sich weiterhin bei Bund und DB AG für eine Beseitigung der Engpässe Elmshorn-Pinneberg und Niebüll-Westerland einsetzen. Es sieht hier jedoch den Bund in der Pflicht, diese Projekte zu finanzieren.</p> <p>Der zusätzliche Aspekt der Elektrifizierung wird im Kapitel Nahverkehr und Umweltschutz deutlicher herausgearbeitet.</p>
130	<p>Es erscheint dem Kreis Nordfriesland wenig zweckmäßig, überwiegend Nachfragezahlen aus dem Jahr 2011 aufzuzeigen, da diese aufgrund der langanhaltenden Streiks gerade an der Westküste kaum repräsentativ sein dürften. Die Aussagen sollten zumindest mit Zahlen aus dem Vorjahr ergänzt werden, wenn starke Abweichungen</p>	<p>Alle Daten im LNVP werden aktualisiert, wo möglich. Für die Nachfragezahlen liegen die Daten aus dem Jahr 2012 vor und werden berücksichtigt.</p>

	erkennbar sind.	
133	<p>Die Beseitigung des "Engpasses" zwischen Pinneberg und Elmshorn ist eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung des Angebotes für die Verbindung Hamburg — Westerland. Nach Angaben des vorliegenden LNVP-Entwurfs wird der Bau eines dritten Gleises nicht weiterverfolgt. Es sollte ausgeführt werden, warum dies Ziel verworfen wurde und welche Lösung für das derzeit noch vorherrschende Problem angestrebt wird,</p> <p>Der Kreis Nordfriesland stellt erfreut fest, dass Maßnahmen des vergangenen LNVP teilweise umgesetzt wurden (z. B. ein Expresszug an Samstagen Westerland — Hamburg Hauptbahnhof, drei zusätzliche Pendelzugpaare Niebüll — Westerland wochentags), es sind jedoch nach wie vor weitere Verbesserungen notwendig. Aus diesem Grunde begrüßt der Kreis, dass auch das Land Schleswig-Holstein eine ganzjährige Verdichtung tagsüber zum Halbstundentakt für den Abschnitt Niebüll — Westerland als Maßnahme zur Weiterentwicklung des Angebotes im Szenario "Offensive Nahverkehr" im Entwurf des 4. LNVP aufführt. Die Umsetzung ist unbedingt erforderlich. Bereits im 3. LNVP wurde diese Maßnahme im Szenario "Perspektive" und damit als langfristige Maßnahme benannt. Die Aufnahme dieser Maßnahme in das Szenario "Offensive Nahverkehr" und somit als mögliche Maßnahme mit Umsetzung innerhalb der Laufzeit des 4. LNVP wird somit sehr positiv gesehen. Für den Halbstundentakt ist der zweigleisige Ausbau Niebüll — Westerland Voraussetzung. Es wird davon ausgegangen, dass das Land diesen Ausbau vorantreiben wird, um die aufgezeigte Maßnahme zur Halbstundentaktverdichtung erreichen zu können.</p> <p>Auch das zusätzliche Sprinterpaar Hamburg — Westerland sowie die Ergänzung der stündlichen Expresslinie Hamburg — Westerland um zwei zusätzliche</p>	<p>Der Ausbau des Abschnitts Pinneberg - Elmshorn auf 3 Gleise ist ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans. Die Finanzierung des Projekts ist derzeit nicht absehbar, weswegen von einer zeitnahen Realisierung nicht ausgegangen werden kann.</p> <p>Der Halbstundentakt Niebüll - Westerland kann mit der vorhandenen Infrastruktur nur in den Stunden des Tages angeboten werden, in denen kein Fernverkehr auf der Strecke angeboten wird.</p> <p>Aus Sicht des Landes ist das derzeit eingesetzte Wagenmaterial an der Westküste für den Verkehr auf dieser Strecke geeignet, da es insbesondere den Bedürfnissen des Tourismus deutlich besser entsprechen kann als dies mit Doppelstockwagen möglich wäre. Im Rahmen der folgenden Vertragsperiode ab Dezember 2015 ist mit dem Einsatz umweltfreundlicher Lokomotiven zu rechnen.</p> <p>Der zusätzliche Aspekt der Elektrifizierung wird im Kapitel Nahverkehr und Umweltschutz deutlicher herausgearbeitet.</p> <p>Eine Anbindung der Marschbahnzüge an den Hamburger Hbf ist aufgrund von infrastrukturellen Engpässen im Bereich Hamburg mittelfristig nicht möglich. Sie ist Teil des Szenarios "Plus 50-%".</p>

Pendelzüge zwischen Hamburg und Husum wird begrüßt.

Die Erhöhung der Angebote/Taktverdichtung ist eine erforderliche Maßnahme zur Bewältigung der hohen Nachfrage. Zusätzlich sollte die Kapazität des Wagenmaterials geprüft werden, Der Einsatz von Doppelstockwagen bei einzelnen regelmäßig stark nachgefragten Fahrten kann eine Lösung sein. Der Kreis Nordfriesland erwartet von der aktuellen Ausschreibung der Verkehrsleistung im Netz West eine Verbesserung des Lokmaterials (leisere, modernere, klimafreundlichere Fahrzeuge) sowie bei der Ausstattung der eingesetzten Reisezugwagen (z. B. Sitzkomfort, Sauberkeit, Barrierefreiheit).

Mit Nachdruck ist auch auf die Notwendigkeit der Elektrifizierung der Strecke hinzuweisen. Verbunden mit der durchgehenden Zweigleisigkeit kann auf diese Weise die Reisezeit für die Verbindung Hamburg — Westerland verkürzt werden. Mit dem Einsatz elektronisch betriebener Fahrzeuge kann ein noch höherer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. In dem Abschnitt "Klimaschutz zum Nahverkehr" sollte dies aufgenommen werden. Erfreulich ist, dass zumindest in dem Abschnitt "Möglichkeiten der Kostensenkung und/oder Effizienzsteigerung" Vorteile einer Elektrifizierung benannt werden. Die Ausführungen werden begrüßt und machen deutlich, wie wichtig die durchgehende Elektrifizierung ist.

Es wird seitens des Kreises Nordfriesland als sehr positiv angesehen, dass der Tourismus ausführlich im 4. LNVP behandelt wird. Der Tourismus ist bedeutsam für ganz Schleswig-Holstein, Touristen stellen insbesondere in Nordfriesland und zum großen Teil für die Bahn Hamburg — Westerland ein hohes Fahrgastpotenzial dar, Umso wichtiger ist es, den Nahverkehr für Touristen attraktiver zu gestalten. Die Reisenden erwarten verständlicherweise eine schnelle, zuverlässige, komfortable und damit direkte

	<p>Verbindung. Für die Anbindung der Insel Sylt besteht diesbezüglich erheblicher Nachholbedarf. Dies betrifft nicht nur die Infrastruktur selbst, sondern auch die Angebote auf der Bahnstrecke Hamburg — Westerland sowie die unzureichende Anbindung des Hamburger Hauptbahnhofs als Fernverkehrsknotenpunkt. Angesichts der Planungen zum so genannten "Deutschland-Takt" steigt die Bedeutung der Anbindung an den Hamburger Hauptbahnhof. Aus diesem Grunde sollte diese Maßnahme nicht im Szenario "Plus 50 Prozent" enthalten sein, sondern vielmehr als Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Szenarios "Offensive Nahverkehr" gelten. Mit einem verbesserten Angebot ist es sicherlich möglich, weitere Tagesgäste für die Insel Sylt zu gewinnen und Pkw-Anreisende vom Autozug auf den Schienenpersonennahverkehr umzulenken. Auch aus Umweltaspekten sollte dieses Ziel angestrebt werden. Die Verlängerung des "Kulturzugs" am Samstag bis Westerland ist eine weitere mögliche Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Freizeitverkehrs von und nach Sylt.</p> <p>Es wird zudem auf weitere Einzelheiten verwiesen, die mit Stellungnahme des Kreises Nordfriesland zur Ausschreibung der SPNV-Leistung auf der Bahnstrecke Hamburg — Westerland vom 28.05.2013 an die LVS Schleswig-Holstein versandt wurden.</p> <p>Die bestehenden Probleme und der Verbesserungsbedarf bezüglich der Strecke sollten im LNVP noch deutlicher hervorgehoben werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass es nicht ausreicht, wenn die Maßnahmen im 4. LNVP nur benannt werden, die Umsetzung muss in jedem Fall erfolgen und sollte damit frühzeitig gesichert sein.</p>	
134	<p>2) Fehlende Anerkennung des Schleswig-Holstein-Tarif im Fernverkehr</p> <p>Aufgrund der nicht ausreichenden</p>	<p>zu 2) Die Forderung, einen Übergang vom SH-Tarif in das schleswig-holsteinische Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn über eine Zuschlag- oder Integrationslösung zu ermöglichen, halten wir aufrecht. Die Forderung wird in den LNVP (Band 1 "Offensive Nahverkehr") aufgenommen. Im Band</p>

<p>Nahverkehrsverbindungen der Insel Sylt ist die Anerkennung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) auf den IC-Verbindungen in Nordfriesland (ggf. mit Zuschlagsregelung) eine Maßnahme die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen. Für den Fahrgast würde sich das nutzbare Angebot erweitern und flexibler werden.</p> <p>im Szenario "Plus 50 Prozent" wird als eine Maßnahme die Integration des SH-Tarifs in das Angebot des Fernverkehrs auf der Strecke Hamburg — Kiel benannt. Für die Bahnstrecke Hamburg — Westerland finden sich keine Aussagen im Entwurf des 4. LNVP. Aus Sicht des Kreises Nordfriesland sollte dies unbedingt aufgenommen werden. Hierzu ist auf die Resolution des Kreises vom 16.11.2011 an die LVS Schleswig-Holstein bzw. das Land Schleswig-Holstein zu verweisen. Die Forderung wird nach wie vor aufrechterhalten.</p> <p>3) Weiterentwicklung des SH-Tarifs und Vertrieb</p> <p>Die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs wird begrüßt. Eine Integration des Fährverkehrs in den landesweiten Tarif würde eine erhebliche Verbesserung für den Fahrgast darstellen. Die geplante Vereinfachung und damit bessere Verständlichkeit des Tarifs sind wichtige Schritte bei der Verbesserung des Gesamtsystems Nahverkehr. Dies sollte von offensiven Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden.</p> <p>Kooperationen mit Tourismus-Anbietern auf Sylt (z. B. Buchung einer Unterkunft gekoppelt mit Bahnan- und abreise) und in Hamburg (z. B. Eintrittskarten für kulturelle Veranstaltungen inklusive Fahrkarte) sind beispielsweise sinnvolle konkrete Maßnahmen im Bereich Tarif/Vertrieb und können mit der geplanten Weiterentwicklung des Tarifs einfacher realisiert werden.</p>	<p>"Plus 50 Prozent" ist eine Integration bereits unterstellt (siehe Angebotsmaßnahmen Bahn).</p> <p>zu 3) Die technischen Voraussetzungen für die Integration der Fähren und Kombiangebote werden mit dem SH-Tarif 2.0 ermöglicht. Die Umsetzung muss jedoch im Einzelfall mit den zu beteiligenden geprüft werden.</p> <p>Eine einheitliche Gestaltung der Automatenoberflächen ist ein Vorschlag, den wir mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskutieren werden.</p> <p>Die Anzeige des SH-Tarif bei der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn ist bereits heute realisiert. Voraussichtlich 2014 wird der SH-Tarif als Onlineticket auf www.bahn.de erhältlich sein.</p>
---	---

	<p>Der Vertrieb des landesweiten Tarifs ist zudem zu verbessern, dies kann beispielsweise durch vereinheitlichte Automaten der Fall sein. Angesichts des wachsenden Anteils der älteren Bevölkerung stellt eine solche Maßnahme einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit dar. Die Einführung landesweiter elektronischer Ticketsysteme ist ebenfalls eine wünschenswerte Maßnahme.</p> <p>Die Anzeige des SH-Tarifs bei der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn im Internet ist eine weitere Optimierung aus Kundensicht.</p>	
135	<p>4) Gründung des Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein (nah.sh GmbH)</p> <p>Mit der Gründung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein wird das Ziel verfolgt, den öffentlichen Personennahverkehr als Gesamtsystems weiterzuentwickeln. Kompetenzen können gebündelt und überregionale Fragestellungen an einer zentralen Stelle behandelt sowie abgestimmt werden. Aus Fahrgastsicht ist eine Verbundgründung definitiv sinnvoll. Der Kreis Nordfriesland begrüßt grundsätzlich die Verbundgründung. Die Einzelinteressen der Kreise und kreisfreien Städte dürfen dabei nicht in den Hintergrund geraten. Gerade für den Kreis Nordfriesland als sehr ländlicher Raum und mit der Besonderheit der Inseln und Halligen ist es unerlässlich, dass die Belange Nordfrieslands berücksichtigt werden.</p>	<p>Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst. Die geplanten Spielregeln der künftigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger vor allem bei der Abstimmung über kostenwirksame Maßnahmen aufgenommen.</p>
136	<p>5) Bahnstrecke Husum — Bad St. Peter-Ording</p> <p>Auf der Bahnstrecke Husum — Bad. St. Peter-Ording sind</p>	<p>Der barrierefreie Ausbau des SPNV in Schleswig-Holstein kann nur schrittweise erfolgen, denn die zur Verfügung stehenden Mittel sind beschränkt. Prioritätensetzungen werden einer Kosten-Nutzen-Betrachtung</p>

	<p>nur wenige Stationen barrierefrei ausgebaut. Ein vorrangiges Ziel sollte es sein, die Barrierefreiheit weiter zu verbessern.</p>	<p>unterzogen. Die Prioritäten liegen derzeit bei Bahnhöfen, von deren Umbau recht viele Fahrgäste profitieren (vgl. LNVP S. 80-81).</p> <p>Im Bereich der Strecke Husum - St. Peter-Ording wurde die Endstation bereits barrierefrei umgebaut. Im Rahmen der gerade in Abstimmung befindlichen Rahmenvereinbarung mit der DB Station&Service ist ein barrierefreier Umbau der Station Garding (350 Ein- und Aussteiger) für einen Zeitraum bis 2018 vorgesehen (die Darstellungen im LNVP werden ergänzt). Tönning (800 Ein- und Aussteiger, aber schwierige bauliche Rahmenbedingungen) und Bad St. Peter Süd (500 Ein- und Aussteiger) könnten ebenfalls für die barrierefreie Ertüchtigung mit einem Realisierungszeitraum ab 2019/2020 in Frage kommen.</p>
137	<p>6) Bahnstrecke Niebüll Tondern</p> <p>Die aufgezeigte Maßnahme im Szenario "Offensive Nahverkehr", das Angebot zwischen Niebüll und Tandem zu verdichten, entspricht den Vorstellungen des Kreises Nordfriesland und wird somit begrüßt. Das Ziel des 3. LNVP, das Angebot zwischen Niebüll und Tondern wochentags ganztägig auf einen Stundentakt auszuweiten, sollte weiterhin bestehen bleiben.</p>	<p>Danke für die Unterstützung dieser Maßnahme.</p>
138	<p>7) Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll — Flensburg</p> <p>Eine Reaktivierung der Strecke Niebüll — Flensburg wurde noch im Jahr 2000 für wirtschaftlich nicht sinnvoll angesehen. Stattdessen wurde der Schnellbus Niebüll — Flensburg eingeführt. Begrenzt zur Verfügung stehende Mittel sollten stets sinnvoll eingesetzt werden. Der Kreis Nordfriesland sieht dabei die Prioritäten an anderer Stelle, insbesondere bei dem durchgehenden zweigleisigen</p>	<p>Eine Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Niebüll - Flensburg ist seitens des Landes derzeit kurz und mittelfristig nicht vorgesehen. Unter Berücksichtigung einer langfristigen Planungsperspektive muss jedoch sichergestellt werden, dass ein mögliches Reaktivierungsvorhaben, etwa durch eine Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung der Trasse, nicht dauerhaft und endgültig unmöglich wird.</p> <p>Im Szenario "Plus 50-Prozent" (Diskussionsgrundlage für eine maßgebliche Veränderung des modal split) ist eine Reaktivierung der Strecke unterstellt.</p>

	<p>Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg — Westerland. Aus diesem Grunde wird es für angemessen angesehen, dass diese Maßnahme nicht im Szenario "Offensive Nahverkehr", sondern im Szenario "Plus 50 Prozent" aufgegriffen wurde sowie als Alternative die Verbesserung des Schnellbusses benannt wird. Eine Reaktivierung der Strecke Nie-büll — Flensburg darf nicht zu Nachteilen in anderen Bereichen Nordfrieslands führen und muss im Einvernehmen mit den anliegenden Gemeinden erfolgen. Der Kreis Nordfriesland ist frühzeitig in Überlegungen zu dieser Maßnahme einzubinden.</p>	
<p>139</p>	<p>8) Finanzierungsmittel für den Nahverkehr</p> <p>Es ist erfreulich, dass dem Busverkehr im neuen LNVP mehr Beachtung geschenkt wird als in vergangenen Landesweiten Nahverkehrsplänen. Dem Kreis Nordfriesland ist es bewusst, dass der LNVP nur Rahmenplan ist, in welchem der Schwerpunkt beim SPNV liegt. Dennoch möchte der Kreis darauf hinweisen, dass ein schnelles Handeln bei dem grundsätzlichen Thema der Finanzierung für den gesamten Nahverkehr angezeigt ist.</p> <p>Die benannte Weiterentwicklung und der Ausbau des Nahverkehrs sind sinnvoll und wichtig. Entsprechende Maßnahmen sind jedoch mit Kosten verbunden. Angesichts der derzeitigen Finanzmittelausstattung wird es dem Kreis Nordfriesland nicht gelingen können, den Busverkehr auf das gewünschte Niveau anheben zu können. Vielmehr wird es bei den steigenden Kosten und der gleichbleibender Mittelausstattung nicht möglich sein, das derzeitige Angebot aufrecht zu erhalten.</p> <p>Auch im SPNV sind erhebliche Kostensteigerungen zu</p>	<p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Das Land Schleswig-Holstein setzt sich beim Bund für eine Erhöhung der ÖPNV-Mittel an die Länder ein.</p> <p>Die Interessen von Schulen, Schülern/Eltern, Schul- und ÖPNV-Aufgabenträgern und sonstigen Fahrgästen sind nicht immer die gleichen. Hier sollte in Zukunft gerade im Hinblick auf die knappen Mittel, die dem ÖPNV zur Verfügung stehen, eine bessere Abstimmung erfolgen. Es soll Aufgabe des Verkehrsverbundes der Aufgabenträger sein, die Zusammenarbeit der Akteure zu verbessern. Ein politisches Eingreifen ist u. E. nicht notwendig.</p> <p>Aufgrund aktueller Initiativen wird derzeit geprüft, ob und in welcher Form die Einrichtung von Bürgerbussen finanziell und/oder organisatorisch unterstützt werden kann.</p>

verzeichnen. Die im LNVP vorgeschlagenen Maßnahmen im SPNV werden zudem ebenfalls zusätzliche Mittel benötigen. Auf Bundesebene steht die Zukunft verschiedene Finanzierungsquellen zur Diskussion. Eine bessere Mittelausstattung für die Kreise und kreisfreien Städte bleibt damit unwahrscheinlich. Um den Kreisen und kreisfreien Städten einen größeren Gestaltungsspielraum für die anstehenden Herausforderungen und zur Verbesserung des Busverkehrs zu geben, ist allerdings die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel unerlässlich.

Das herausragende Problem der Finanzierung ist ein zentrales Thema, welches mehr Bedeutung im Entwurf des 4. LNVP erhalten muss. Ohne eine Lösung werden viele Maßnahmen nicht möglich sein. Solange die zukünftige Mittelausstattung nicht angepasst wird, kann nicht über neue Ideen und Maßnahmen im Nahverkehr diskutiert werden, die mit Kosten verbunden sind.

Dem Kreis Nordfriesland ist bewusst, dass auch das Land abhängig von Bundesentscheidungen über Mittelzuweisungen ist. Das Land wird deshalb aufgefordert, mit Nachdruck alle Möglichkeiten auszuschöpfen, mehr Mittel für den schleswig-holsteinischen Nahverkehr zu generieren. Es wird erwartet, dass auch den Kreisen und kreisfreien Städten angepasste und damit ausreichende Mittel für ihren Busverkehr vom Land zu Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die zentrale Frage, wie viel Nahverkehr und insbesondere Busverkehr sich das Land leisten möchte bzw. welchen Stellenwert der Busverkehr beim Land hat. Das Land sollte sich im LNVP dazu positionieren.

Des Weiteren ist es notwendig, dass Möglichkeiten gefunden werden, den Nahverkehr noch effizienter zu gestalten. Einsparpotenziale werden z. B. in der

	<p>Einführung von gestaffelten Schulanfangs- und -endzeiten gesehen. Entscheidungen auf Landesebene im Schulbereich (z. B. zu Schulschließungen/Konzentration von Schulstandorten) haben oftmals erhebliche Auswirkungen auf die Schülerbeförderung, die größtenteils im ÖPNV erfolgt. Aus diesem Grunde ist eine bessere Abstimmung der betroffenen Ministerien untereinander — auch u. a. über eine Übernahme von Mehrkosten — angezeigt.</p> <p>Der Kreis Nordfriesland regt an, auf Landesebene kostengünstige Alternativen zum klassischen Nahverkehr finanziell zu fördern und beispielsweise eine Förderung für Bürgerbusse u. ä. einzuführen.</p>	
<p>140</p>	<p>9) Busverkehr</p> <p>Es wird erwartet, dass das Land die Kreise und kreisfreien Städte noch stärker als bisher finanziell unterstützt. Dies wurde bereits im vorherigen Punkt ausgeführt. Viele Maßnahmen, die das Land im Entwurf des 4. LNVP aufzeigt, sind zweckgemäß, jedoch mit Kosten verbunden. Der Kreis Nordfriesland sieht beispielsweise die Vertaktung von Bus- und Bahnlinien als sinnvoll an. In einem ländlichen Raum wie Nordfriesland, ist die Vereinbarkeit von Vertaktung Bus — Bahn und Schulzeiten nicht immer gegeben und kann teilweise nur mit zusätzlichen Fahrzeugen und damit Kosten gewährleistet werden. Dies sollte dem Land bewusst sein. Auch der Ausbau der bestehenden Schnellbuslinien wie im Szenario "Plus 50 Prozent" benannt verursacht zusätzliche Kosten, die der Kreis Nordfriesland derzeit nicht tragen kann. Über eine Mitfinanzierung von Schnellbuslinien bzw. eines überregionalen Busangebotes durch das Land ist nachzudenken.</p> <p>Der Busverkehr in Nordfriesland konzentriert sich stark auf</p>	<p>Zum Wunsch des Kreises Nordfriesland nach einer stärkeren finanziellen Unterstützung wird auf die Antwort zu Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten konkret diskutiert werden.</p>

<p>den Schülerverkehr. Der Kreis ist deshalb sehr erfreut, dass in dem vorliegenden Entwurf des LNVP die Situation in der Schülerbeförderung aufgegriffen wird und deutlich gemacht wird, welche Herausforderungen sich dadurch für den Busverkehr ergeben.</p> <p>Die Idee, in einem Szenario aufzuzeigen, welche für Maßnahmen zur Steigerung des Marktanteils des Nahverkehrs um 50 Prozent führen können, ist interessant. Angesichts der finanziellen Probleme erscheint dieses wünschenswerte Ziel leider nicht realisierbar. Nach Ansicht des Kreises Nordfriesland ist eine der größten Herausforderung in der nächsten Zeit die begrenzt zur</p> <p>Verfügung stehenden Mittel. Aus diesem Grunde wird der Schwerpunkt von Maßnahmen im schleswig-holsteinischen Nahverkehr darin gesehen, zukünftig mehr Mittel für den Nahverkehr zu erhalten und bereitzustellen sowie die verfügbaren Mittel effizient einzusetzen.</p>	
--	--

Kreis Ostholstein

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
342	<p>15</p> <p>Der Kreis Ostholstein begrüßt die auf Seite 15 gemachten Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen und deren Auswirkungen auf den ÖPNV. Es ist wichtig zu betonen, dass sinkende Schülerzahlen nicht automatisch zu sinkenden Schülerbeförderungskosten führen.</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>
343	<p>20,22,24</p> <p>In den Tabellen sind Verkehrsnachfragen zu durchschnittlichen Tagen genannt. Kann es durchschnittliche Tage geben, wenn man das Intervall von Montag bis Sonntag nimmt?</p>	<p>Ja. Der Wert stellt einen Durchschnittswert aller Tage der Woche dar.</p>
344	<p>25</p> <p>Der Kreis Ostholstein unterstützt die Forderung nach Transparenz ausdrücklich. Deshalb ist er auch den Weg der Ausschreibung der Verkehrsleistungen gegangen.</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>
345	<p>36-41</p> <p>Der Tourismus ist für den Kreis Ostholstein naturgemäß von besonderer Bedeutung. Aufgrund der derzeitigen Verteilung der Aufgaben zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in Schleswig- Holstein sind den touristischen Belangen gerecht werdende Angebote im Schleswig- Holstein- Tarif kaum durchzusetzen. Solche Angebote sind aber dringend geboten. Der LNVP sollte diese Forderung stärker zum Ausdruck bringen.</p>	<p>Touristen sind für den Nahverkehr eine relevante Zielgruppe, wenn auch zahlenmäßig weit weniger bedeutend als beispielsweise Pendler. Dort wo es finanziell darstellbar ist, sind besondere Angebote und Tarifangebote für Touristen sinnvoll und wünschenswert. Eine sinnvolle Maßnahme wäre beispielsweise die Einführung einer "Konus-Karte" (d. h. kostenfreie Nahverkehrsnutzung ist in der Urlaubsbuchung bereits inbegriffen) für Schleswig-Holstein, hierzu laufen bereits erste Gespräche.</p>
346	<p>56</p> <p>Das auf Seite 56 dargestellt systematische Angebot im Schienennahverkehr wird von Seiten des Kreises Ostholstein unterstützt. Insbesondere das Schnell-Langsam-Konzept für die Linien Lübeck – Kiel und Lübeck - Fehmarn wird unterstützt. Allerdings sollte versucht werden, die Umstiegszeit in den Knoten so</p>	<p>An der grundsätzlichen Nullsymmetrie und den integralen Taktfahrplänen wird weiterhin festgehalten. In den Knoten führt dieses jedoch zwangsläufig zu teilweise längeren Stand- und Übergangszeiten. Es ist geplant die Übergangszeiten in Lübeck zu reduzieren, sobald in Hamburg die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind.</p>

	<p>gering wie möglich zu halten. Insbesondere beim Umstieg in Lübeck Richtung Hamburg oder umgekehrt, gingen die Fahrzeitgewinne auf der Strecke in der Vergangenheit zulasten des Aufenthaltes auf dem Bahnhof. Hier sollte noch einmal über g in HL Richtung HH zu lang; Zeitgewinne auf der Strecke werden hinterfragt werden, ob das Kriterium der "Nullsymmetrie" richtig ist. Die Einrichtung bzw. Beibehaltung von Expresslinien wird unterstützt.</p> <p>Die auf der Seite 61 dargestellte Bedienung der Strecken Lübeck- Fehmarn und Lübeck – Kiel wird begrüßt. Hinsichtlich der Bedienung Puttgardens sollten die ersten beiden Züge auch im Winter fahren, um mit dem Fehmarnbelt- Ticket auch sinnvoll nach DK zu kommen. Im letzten Winter hat das zu einem unterdurchschnittlichen Verkauf von diesen Tickets geführt. Auf der Strecke Lübeck – Fehmarn sind in den nächsten Jahren verstärkt Überlegungen anzustellen, wie im Zuge des Baus der festen Fehmarnbeltquerung der Nahverkehr sinnvoll zu gestalten ist. Dazu gehört auch die Wiederherstellung (in veränderter Form) der Kurve in Neustadt nach Norden.</p>	<p>Eine Anpassung der Winterfahrpläne nach Puttgarden findet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 statt.</p> <p>Die Realisierung einer Nordkurve in Neustadt für direkte Züge Neustadt-Oldenburg wird weiterverfolgt.</p>
<p>347</p>	<p>Die Aussagen zum Busverkehr werden begrüßt. Der Kreis Ostholstein hat durch die Einführung des AnrufBusses im Bereich Oldenburg schon einen Schritt in diese Richtung getan. Dieser Weg soll weiter beschritten werden. Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Kosten durch eine weitgehende Barrierefreiheit gerade im ländlichen Raum sehr hoch sein können.</p>	<p>Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. § 62 (2) PBefG ermächtigt das Land Schleswig-Holstein Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den kommunalen Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p>
<p>348</p>	<p>Der Ausbau der S4 wird vom Kreis Ostholstein ausdrücklich unterstützt. Auf der Linie Lübeck – Puttgarden sollte die Regionallinie über Neustadt</p>	<p>Der LNVP sieht die Verlängerung einer Regionallinie im 2-Stundentakt von Neustadt nach Oldenburg - Fehmarn-Burg vor (Entwurf S. 67). Eine Verdichtung zum Halbstundentakt Lübeck - Neustadt ist im Szenario</p>

	hinaus (neue Kurve nach Norden) bis nach Oldenburg geführt werden, damit dort die Verknüpfung mit der Expresslinie erfolgen kann. Auch sollte die Bedienung Lübeck – Neustadt im 30 –Minutentakt geprüft werden (zumindest in der HVZ)	"Plus 50-Prozent" unterstellt.
349	71 Die Verbindung Ascheberg – NMS kann eine sinnvolle Verknüpfung der touristischen Bereich an der Ostsee mit der Nordsee darstellen und sollte als Perspektive aufrecht erhalten werden.	Die geplante Wiederaufnahme dieser Strecke in den Infrastruktursicherungsvertrag und die Darstellung im Szenario "Plus 50 Prozent" spiegeln die mögliche langfristige Bedeutung dieser Strecke wider.
350	74 Die Fahrgastinformationen (DAS) sollten im Sinne einer eindeutigen Aussage nicht nur Verspätungen anzeigen, sondern auch pünktliche Zugabfahrten. 74 Siehe Bemerkungen zu Seite 64, 65	Nach Aussage der DB Station&Service AG sind die Kapazitäten der Digitalen Schriftenanzeiger (DSA) leider nicht auf die kontinuierliche Information der Fahrgäste ausgelegt. Die Verspätungen werden jeweils per SMS an das Gerät gesendet. Würde der DSA über alle Abfahrten informieren, würde das nach Aussagen der DB Station&Service AG das Datenvolumen des Systems sprengen. Die LVS hat gegenüber der DB Station&Service AG immer ihre Kritik an der Konzeption des DSA geäußert und diese allenfalls für Kleinststationen als tauglich akzeptiert. Größere Stationen sollten in der Tat mit einer ausführlicheren Fahrgastinformation ausgestattet werden.
351	77 Siehe Anmerkungen zu Seite 67	Es wird auf die Antwort auf die Stellungnahme ID 348 verwiesen.
352	78 Eine Aktivierung des Bahnhofs Ratekau ist dringlich und wird von Seiten des Kreises unterstützt. Dabei ist der Fortgang der Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung zu berücksichtigen.	Die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes in Ratekau wird im LNVP-Szenario "Offensiver Nahverkehr" auf S. 80/81 berücksichtigt. Die Einrichtung des Bahnhaltepunktes ist allerdings erst sinnvoll, wenn das Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung abgeschlossen ist und der genaue Trassenverlauf feststeht.
353	82 Ein Qualitätsmanagement im Busbereich ist sicherlich sinnvoll. Allerdings sind die Voraussetzungen und Bedingungen hier deutlich anders als im Schienenbereich. Dies ist zu berücksichtigen.	Wenn ein Qualitätsmanagement im Busbereich eingeführt wird, soll dieses selbstverständlich an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasst sein. Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung im LNVP wie folgt angepasst: "Ein vergleichbares, an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasstes Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei

		sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs berücksichtigt werden."
354	<p>86, Vereinfachung ist dringend geboten. Ggf. muss die 87 Tatsache, dass die Verkehrsunternehmen den Tarif bestimmen, zukünftig überdacht werden</p> <p>87 Bei der Einführung neuer Ticketsystem ist den Belangen der Touristen ein besonderes Augenmerk zu schenken.</p>	<p>Die Vereinfachung des SH-Tarifs wird Thema der Verhandlungen des geplanten Kooperationsvertrages zwischen den Verkehrsunternehmen (vertreten durch die NSH) und den Aufgabenträgern (vertreten durch die LVS bzw. durch die geplante nah.sh GmbH). Ein wesentlicher Schritt zur Vereinfachung ist die Vereinheitlichung der z. T. sehr unterschiedlichen Tarifbestimmungen diverser regionaler Sortimente (z. B. Seniorenkarten mit unterschiedlichen Altersgrenzen) und Definition genauer Vorgaben, die bei der Neueinführung von Fahrscheinsortimenten zu beachten sind. Für diese Diskussion ist daher die Kompromissbereitschaft aller beteiligter Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gefragt.</p> <p>Der Informationsbedarf besonders für ortsfremde ÖPNV-Nutzer sollte künftig stärker bei der gesamten Angebotsplanung berücksichtigt werden.</p>
355	<p>92 Die Verwendung des nah.sh Logos sollte intensiv in den zuständigen Gremien diskutiert werden. Die Kostenbeteiligung der Unternehmen sollte 93 intensiv in den zuständigen Gremien diskutiert werden.</p>	Die intensive Diskussion im AK Kommunikation ist bereits erfolgt und wird weiter fortgesetzt.
356	<p>94 Die Gründung eines Verkehrsverbundes (nah.sh) wird begrüßt. Für den Kreis kostenwirksame Maßnahmen müssen aufgrund der Haushaltslage ebenfalls intensiv abgestimmt werden.</p>	Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst. Die geplanten Spielregeln der künftigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger vor allem bei der Abstimmung über kostenwirksame Maßnahmen aufgenommen.
357	<p>98 Der Kreis hat die Busverkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben. Einsparungen waren damit allerdings nicht verbunden. Zudem sind bei drei Vergaben die Bewerber nicht gerade zahlreich aufgetreten. Es ist zu überlegen, wie man Schleswig-Holstein insgesamt wettbewerbsfreundlicher machen kann.</p>	Die Diskussion dieser Frage wird auch Aufgabe des unter Nr. 2.7 beschriebenen und zu gründenden Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein.

358	107/108 Wie auf diesen Seiten richtig beschrieben, besteht weiterhin die Forderung der kommunalen Aufgabenträger nach einer Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Diese Position ist im Grundsatzpapier des Landkreistages zu diesem Thema enthalten	Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden. Das Land Schleswig-Holstein setzt sich beim Bund für eine Erhöhung der ÖPNV-Mittel an die Länder ein.
359	112 Siehe Anmerkungen zu Seite 98	Siehe Antwort zu Anmerkung zu Seite 98 (ID 357).
360	133 Die Einführung eines 30- Minutentaktes zwischen Neustadt und Lübeck wird ausdrücklich begrüßt.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
361	140 Schnellbuslinien mit Einbindung in das ITF-Netz werden prinzipiell begrüßt. Allerdings ist eine gründliche Nutzen-Kosten-Berechnung und eine Betrachtung der jährlichen Betriebskosten von Nöten, um eine Einrichtung und die Qualität dieser Linien beschreiben und solche einführen zu können.	Das Gutachten zur Bewertung der Schnellbuskorridore in Schleswig-Holstein hat folgende Punkte im Detail untersucht: <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie lassen sich die Schnellbuslinien fahrplantechnisch sinnvoll in den ITF einbinden? 2. Welche Fahrgäste können mit der Einrichtung vernetzter Schnellbuslinien hinzugewonnen werden? 3. Welcher Kostenaufwand ist mit dem Betrieb der Schnellbuslinien verbunden? Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können die Ergebnisse des Schnellbus-Gutachtens und die Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert werden.

Kreis Pinneberg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
41	<p>In Kapitel 2.2.2 (S. 65) wird behauptet, "<u>im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz</u>". Diese Aussage trifft mindestens auf die 4 zum HVV gehörenden Südkreise (PI, SE, OD, RZ) nicht zu, lediglich teilweise kommen dort noch Hochflurbusse zum Einsatz, und das außerdem mit abnehmender Tendenz. Im Kreis PI betrifft dies lediglich die aus dem Kreis IZ nach Elmshorn einbrechenden Regionalbuslinien, ansonsten besteht im Kreisgebiet eine flächendeckende Niederflerbusquote von 100%. Bitte korrigieren.</p> <p>Desweiteren wird dargestellt, das neue PBefG schreibe vor, bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Das ist nicht zutreffend. Vielmehr formuliert das neue PBefG in § 8 (3), dass die Nahverkehrspläne das <u>Ziel</u> zu enthalten haben, die vollständige Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, wobei begründete Ausnahmen zulässig sind. Bitte korrigieren.</p>	Die Formulierung wird überarbeitet.
42	<p>In Kapitel 2.2.3 (Tabelle auf S. 66) fehlt die <u>Regionalbahnlinie Wrist - Hamburg Altona</u>. Auf S. 68 sollte deutlich gemacht werden, dass die dort genannte Prüfung einer Reaktivierung Wrist - Kellinghusen im Umsetzungsfall als Verlängerung der bestehenden RB Wrist - HH Altona realisiert würde.</p>	<p>Die Passage wird entsprechend umformuliert:</p> <p>"Reaktivierung Kellinghusen – Wrist durch Verlängerung der Regionallinie Wrist - Hamburg-Altona (-Nord) im 60-Minuten-Takt."</p>
43	<p>Kap. 2.5 (S. 85): Der SHT gilt außerdem nicht im verkehrsmittelübergreifenden HVV-Binnenverkehr, was auch den Binnenverkehr in den Kreisen PI, SE, OD und RZ einschließt. Bitte ergänzen.</p>	Wird im LNVP richtiggestellt.

44	<p>Kap. 2.6.1 (S. 92): Hier wird darauf hingewiesen, dass <u>"die Zugehörigkeit des Busverkehrs (Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen) zum System Nahverkehr in Schleswig-Holstein i.d.R. nicht zu erkennen ist."</u> Für die 4 Südkreise (PI, SE, OD, RZ) ist diese Aussage insofern nicht korrekt, als dass hier eine flächendeckende, einheitliche Kennzeichnung der HVV-Zugehörigkeit als ein maßgebliches Kriterium der Nahverkehrsintegration standardmäßig längst gegeben ist, was als Vorbild für den Rest des Landes dienen kann. Bitte klarstellen. Das abgebildete "Hamburg inklusive" Plakat war, soweit wir uns erinnern, in der Kampagne neben dem nah.sh-Logo sinnvollerweise auch mit dem HVV-Logo gekennzeichnet, um so deutlich wie möglich zu machen, dass der SHT eben auch im HVV gilt, wenn entsprechende Fahrkarten gelöst werden. Das sollte hier entsprechend dargestellt werden.</p>	Die Formulierung wird überarbeitet.
45	<p>In Kapitel 2.6.2 (S. 93) wird in Sachen Kommunikation/Marktauftritt die <u>einheitliche Anwendung des nah.sh-Corporate Designs (CD)</u> gefordert. Diese Forderung ist analog zu den Aussagen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Schleswig-Holstein dahingehend zu erweitern, dass in den HVV-Kreisen das HVV-CD anzuwenden ist (was standardmäßig auch längst geschieht, vgl. auch vorigen Punkt).</p>	Die Formulierung wird überarbeitet
46	<p>Kap. 2.7: 1. Absatz (S. 94): Tatsächlich können die Kreise und kreisfreien Städte ihren ÖPNV nicht erst seit 2007 gestalten und direkt finanzieren, sondern formal bereits seit 1996, abhängig von der jeweiligen Situation auch schon davor. Die Möglichkeiten zur Gestaltung und Finanzierung wurden durch die in 2007 begonnene Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel insofern allenfalls gestärkt, jedoch nicht neu "erfunden". Bitte korrigieren.</p>	Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst.

	<p>Aufgaben und Struktur der nah.sh GmbH (S. 95, zweiter Aufzählungspunkt): In Kapitel 2.7 (S. 95) wird die Entwicklung eines <u>"Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein"</u> (nah.sh) beschrieben und dabei auch auf die besondere Rolle der 4 HVV-Kreise (PI, SE, OD, RZ), die auch Gesellschafter der nah.sh GmbH sein sollen, folgendermaßen hingewiesen: "Die Rolle dieser Kreise ist beider Finanzierung und der Entwicklung und Umsetzung von Standards zu berücksichtigen." Dieser Hinweis wird als nicht ausreichend bewertet, er muss deutlicher gefasst werden. So ist klarzustellen, dass unsere primären verbundspezifischen Interessen vom HVV erfolgreich abgebildet und von uns finanziert werden. Gleichzeitig sind wir bereit, Partner im nah.sh-Verbund zu werden, jedoch kommt es für uns als HVV-Kreis nicht in Frage, auch den nah.sh-Verbund mitzufinanzieren, da dies für uns und die anderen drei HVV-Kreise im Gegensatz zu den übrigen Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins eine unangemessene Doppelbelastung darstellte (vgl. Anhang). Bitte die Darstellung entsprechend präzisieren.</p>	
47	<p>Kap. 3.1.3 (S. 105): Hier ist von einer Kreisförderung von 3,2 Mio. € und einer Landesförderung von 22,3 Mio. € die Rede, was im Tortendiagramm in Kap. 3.1.4 versehentlich vertauscht worden zu sein scheint. Bitte prüfen und ggf. korrigieren.</p>	<p>Die Abbildung 47, Kapitel 3.1.4, S. 106 wird korrigiert.</p>
48	<p>Kap. 3.1.4 (S. 106): Kreise und Land scheinbar vertauscht, vgl. Anmerkung zu Kap. 3.1.3.</p>	<p>Die Abbildung 47, Kapitel 3.1.4, S. 106 wird korrigiert.</p>
49	<p>In Kapitel 3.2.2 (S. 112) wird behauptet, <u>"im Bus-ÖPNV wären bisher keine größeren Wettbewerbseffekte erzielt worden und dies läge primär in den spezifischen Strukturen des Schüler-ÖPNV und den damit verbundenen Risiken begründet"</u>. Diese Sichtweise ist nicht korrekt, denn hier werden wettbewerbliche Erkenntnisse aus dem SPNV 1:1 auf den ÖPNV</p>	<p>Die Stellungnahme nimmt Bezug auf den Text in Kapitel 3.2.2, S. 112. Die Ausführungen zu Wettbewerbseffekten im Busverkehr werden überarbeitet.</p>

<p>übertragen, der jedoch anders funktioniert, was deutlich zu machen ist. So waren die Margen im Bus-ÖPNV von jeher wesentlich geringer als im SPNV, entsprechend geringer fallen auch die Wettbewerbseffekte aus, die mindestens in den 4 Südkreisen in der ersten Neuvergabewelle durchaus gehoben und verbraucht wurden, denn schon ab der zweiten Neuvergabewelle stellten sich überall Kostensteigerungen ein. Dies wurzelt jedoch nicht in den Spezifika des Schüler-ÖPNV, sondern ist reine Marktdynamik, die sich v.a. durch starke Zunahmen im tariflichen Lohnkostenbereich äußert; dazu kommen zumindest in den 4 Südkreisen Nachfragezuwächse, die Angebotserweiterungen mit entsprechenden Finanzierungskonsequenzen nach sich zogen und ziehen. Wenn überhaupt Schülereinflüsse wirken, dann die des liberalisierten Schulgesetzes (freie Schulwahl, Nachmittagsunterricht), die vielerorts mehr und neue ÖPNV-Verbindungen erfordern und sich i.d.R. nicht durch anderweitige Kürzungen kompensieren lassen (mehr ÖPNV für eine tendenziell rückläufige Menge Schüler = verschlechterte Wirtschaftlichkeit). Die Einpreisung von Risiken wiederum hängt von der Vertragskonstruktion ab: In Nettoverträgen werden Risiken von den VU notwendigerweise eingepreist, was zu tendenziell höheren Kosten als in Bruttoverträgen führt, wo keine Notwendigkeit besteht, Risikozuschläge vorzunehmen. Auch sind Nettoverträge aus AT-Sicht weniger flexibel und damit tendenziell weniger geeignet, den ständigen Änderungen im Schüler-ÖPNV gerecht zu werden; in Bruttoverträgen hingegen lassen sich jedwede Änderungen problemlos durch Umbestellung zu den jeweiligen Vertragskonditionen umsetzen, was Vergabeverfahren in keinster Weise erschwert. Die behauptete Erschwernis hängt insofern nicht von der Strukturen des Schüler-ÖPNV, sondern allein von der gewählten Vertragkonstruktion ab. Bitte die Aussagen entsprechend korrigieren.</p>	
---	--

50	<p>Kap. 2.3.3 (S. 76-77): Zum "Netz Mitte" und dem "Achsenkonzept" sind aus unserer Sicht folgende Verbesserungen unbedingt erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halt aller REs in Tornesch und Pinneberg im neuen Netz Mitte ab 12/2014 zusätzlich zu den RBs. - Realisierung der S4-West frühestmöglich vor dem in Kap. 4.2 (S. 120) genannten Zeitpunkt "frühestens ab 2027", dazu rascher Beginn und entschlossenes Vorantreiben der entsprechenden Planungen. - Realisierung der S21-Nordverlängerung frühestmöglich vor dem von MP Albig über die Medien kommunizierten Jahr 2019, damit diese Maßnahme ihren Nutzen schon während des 2014 beginnenden A7-Ausbaus voll entfalten kann und die Mittelachse endlich auf das Niveau der übrigen Achsen bringt; die notwendige Grundlage eines deutlich positiven Nutzen/Kosten-Faktors als Ergebnis der gutachterlichen standardisierten Bewertung liegt (so gut wie) vor, so dass die Umsetzung 2014 beginnen kann und soll. <p>Darüber hinaus verweisen wir auf die per Dateianhang beigefügten Ausführungen des Kreises PI, der Stadt Tornesch, der Gemeinde Bönningstedt und des Amtes Hörnerkirchen und bitten um deren Berücksichtigung.</p>	<p>Die Umsetzung der weiteren Planungsschritte zur Realisierung werden im Anschluss an die Auswahl eines Mitfalls eingeleitet. Aus verfahrens- und arbeitstechnischen Gründen ist eine Fertigstellung der neuen Infrastruktur der S21 aus jetziger Sicht vor dem vom Ministerpräsidenten genannten Termin unwahrscheinlich.</p> <p>Parallel hat eine Untersuchung zu den Verlagerungseffekten während des A7-Baus ergeben, dass die Pendler kaum auf das Angebot der AKN ausweichen werden.</p> <p>Nichtsdestotrotz werden wir natürlich weiterhin an einer möglichst schnellen Umsetzung der S21-Verlängerung arbeiten.</p>
51	<p>Kap. 3.1.4 (S. 107 - Kommunalisierungsmittel, nicht Kommunikationsmittel wie hier irrtümlich formuliert): Richtig ist, dass die ÖPNV-ATs die Dynamisierung der Kommunalisierungsmittel (K-Mittel) fordern, um den ÖPNV auch zukünftig noch in der erforderlichen Menge und Qualität finanzieren und den Busverkehr als wichtigen Bestandteil des Gesamtsystems ÖPNV weiterentwickeln zu können. Dabei fordern wir eine angemessene, die tatsächliche Kostenentwicklung berücksichtigende Dynamisierung der K-Mittel (die durch Realabsenkungen und Nichtdynamisierung von 2007-2017 insgesamt rund</p>	<p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p>

	30% an Wert verlieren) von 2,3-2,5%, mindestens jedoch eine Dynamisierung analog der Regionalisierungsmittel, damit die Finanzierung von Schiene und Bus nicht immer weiter auseinander driftet und eine Schwächung des Gesamtsystems ÖPNV vermieden wird.	
66	Kap. 4.2 (S. 120): Wir nehmen an, dass der hier "ohne Sachstand 2012" genannte Bau der neuen Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord im Rahmen der Planungen der S4-West wieder aufgenommen wird und plädieren für eine entsprechend ergänzte Darstellung.	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis. Es wird zumindest für die Station Elmshorn Süd auch eine Realisierung vor Inbetriebnahme der S4 West in Erwägung gezogen.
82	<p>Stadt Quickborn, FB 5, Rathausplatz 1, 25451 Quickborn</p> <p>Durchwahl Tel.: 611-166</p> <p>Ihr zuständiger Ansprechpartner: Herr Voß</p> <p>e-mail: stadtentwicklung@quickborn.de</p> <p>Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) für die Jahre 2013 bis 2017</p> <p><u>hier:</u> Stellungnahme im Beteiligungsverfahren</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Stadt Quickborn bedauert sehr, dass sich die Fertigstellung der Kosten-Nutzen-Analyse zur Elektrifizierung der AKN-Stammstrecke Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster (S-Bahn-Konzept S21) bereits erheblich verzögert hat und gemäß Erklärung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (Landtagsdrucksache 18/1054) nun erst zum Ende dieses Jahres erwartet werden kann. Nach den</p>	Die zu erwartenden positiven Ergebnisse aus der Standardisierten Bewertung der S21 begrüßen auch wir sehr und nehmen sie als zusätzliche Motivation die Planungen weiterhin gezielt voranzutreiben. Dass es dabei bereits zu Verzögerungen kam, bedauern wir. Wir gehen davon aus, dass der avisierte Projektabschluss zu halten ist.

bereits präsentierten Zwischenergebnissen der standardisierten Bewertung wird von einem deutlich positiven Nutzen-Kosten-Faktor ausgegangen, so dass eine große Erwartungshaltung besteht, dass nach Vorlage des Gutachtens zügig die notwendigen Entscheidungen für die Umsetzung des Projektes getroffen werden, damit die umsteigefreie Verbindung von Kaltenkirchen bis in die Hamburger Innenstadt tatsächlich zu dem im LNVP-Entwurf genannten, aber noch mit der Einschränkung "gegebenenfalls" versehenen Zieljahr 2017 Realität wird.

Der Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans bringt erfreulicherweise nicht zum Ausdruck, dass etwa die Projekte S21 und S4 (S-Bahn Hamburg – Bargteheide bzw. Bad Oldesloe) miteinander konkurrieren. Im Internetauftritt der LVS wird zu der Frage eines Wettbewerbes zwischen den Projekten S21, S4 und StadtRegionalbahn Kiel überdies ausgeführt, dass *es nicht darum gehen dürfe, verschiedene Projekte oder Regionen gegeneinander auszuspielen. Vielmehr gehe es um die Frage, welche Projekte dazu beitragen, den Nahverkehr im Land dauerhaft zu verbessern – hier habe jedes der drei genannten Vorhaben seine Berechtigung. Deshalb setze sich die LVS auch dafür ein, dass sie alle realisiert werden können.*

Die Stadt Quickborn begrüßt dieses Bekenntnis außerordentlich. Ein nachrangiger Ausbau der Strecke Hamburg-Eidelstedt über Quickborn nach Kaltenkirchen wäre angesichts des Fahrgastpotenzials im Einzugsbereich der AKN-Stammstrecke auch nicht nachvollziehbar und nicht akzeptabel. Die Umsetzung des Achsenkonzeptes mit der Integration der Achse Hamburg–Quickborn-Kaltenkirchen in das Hamburger S-Bahnnetz ist dringend geboten. Die Landesregierung und die LVS werden deshalb eindringlich gebeten, sich gegenüber den weiteren Projektbeteiligten bei Bedarf nachdrücklich für den angestrebten zeitnahen Beginn des

Baus der S21 zu engagieren. Dass der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in das am 17. September 2013 beschlossene *Mobilitätsprogramm 2013* die elektrifizierte S-Bahn-Linie 21 ebenso wie die S4 Hamburg Bad Oldesloe aufgenommen hat, wird als positives Signal aufgefasst und drückt eine verkehrspolitische Zielsetzung aus, die etwaige Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf die Zeitplanung überwindbar machen sollte. Eine Ausgestaltung der finanziellen Rahmenbedingungen, die die geplanten Angebotserweiterungen sichert, muss durchgesetzt werden.

In dem oben bezeichneten *Mobilitätsprogramm* wird dargestellt, dass bei der S21 von einer erreichbaren Erhöhung der Fahrgastzahlen um bis zu 10.000 Fahrgäste pro Tag ausgegangen wird. Dieser Wert belegt offensichtlich den Nutzen der Maßnahme im Sinne einer deutlichen Verbesserung des Nahverkehrs im Allgemeinen und der Optimierung der Anbindung des Umlandes an die Metropole Hamburg im Besonderen. In Hamburg und im unmittelbaren Umland von Hamburg wird in den nächsten Jahren weiterhin ein Bevölkerungswachstum stattfinden. Die Pendlerverflechtungen zwischen Hamburg und dem Einzugsbereich der Linie A1 in Schleswig-Holstein sind stark ausgeprägt und werden sich weiter entwickeln. Das erhebliche Nachfragepotenzial begründet angesichts der gestellten Herausforderungen aus gewandelten Mobilitätsbedürfnissen und umweltorientierten Anforderungen an den Verkehr ohnehin schon eine hohe Dringlichkeit. Der bestehende Handlungsdruck wird jedoch aufgrund des bevorstehenden Ausbaus der BAB A7 noch potenziert.

Der Ausbau der Autobahn ab 2014 wird für mindestens 10 Jahre enorme Verkehrsprobleme hervorrufen, denen alle Verantwortlichen mit intelligenten Lösungen zur Vermeidung von Stauereignissen begegnen müssen.

Nicht zuletzt der SPNV wird dabei einen bedeutsamen Beitrag leisten können und müssen, der sodann einen nachhaltigen Gewinn zusätzlicher Marktanteile der Schiene im Pendlerverkehr bewirken könnte. Ein leistungsfähiges SPNV-Angebot ist also nicht nur eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung baustellenbedingter Verkehrsprobleme. Es bietet außerdem die Chance, den Anteil der Bahn am Modal-Split fortwährend, über die Dauer der Straßenbaumaßnahme hinaus, deutlich zu erhöhen.

Dass die Entwicklung der Linie A1 zur S21 nicht vor Beginn des BAB-Ausbaus vollzogen sein wird, ist höchst bedauerlich. Es darf nun keine Möglichkeit ungenutzt bleiben, die Elektrifizierung und die Aufnahme des S-Bahn-Betriebes zu forcieren.

Die Stadt Quickborn begrüßt es, dass der LNVP neben den planerisch gesicherten Maßnahmen der *Offensive Nahverkehr* im Kapitel "Plus 50 Prozent" weiteres Engagement im Sinne einer offensiven Weiterentwicklung des Nahverkehrs erkennen lässt und die Verlängerung der S-Bahn 21 bis Neumünster sowie den 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Kaltenkirchen zur Hauptverkehrszeit aufnimmt.

Mit freundlichen Grüßen

gezeichnet

(Thomas Köppl)

Bürgermeister

<p>97</p>	<p>Gemeinde Hasloh</p> <p>Der Bürgermeister</p> <p>Stadtverwaltung Quickborn</p> <p>Herr Görres</p> <p>Telefon: (04106) 611-212</p> <p><u>Email: michael.goerres@quickborn.de</u></p> <p>Mein Zeichen: ÖPNV/ LNVP 2013-2017</p> <p>Hasloh, 11.11.2013</p> <p>Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplans - Stellungnahme</p> <p>Im Zuge der kurz- und mittelfristigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Hasloh (unter anderem Neubaugebiet Neue Mitte) wird der Gesamtattraktivität des Angebotes im Verkehrsverbund eine weiterhin zentrale Bedeutung zukommen. Im Hinblick auf die Verflechtungen innerhalb der Metropolregion kann sich das in steigendem Fahrgastaufkommen widerspiegeln.</p> <p>Die Gemeinde Hasloh fordert daher, die ortsnahe Versorgung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beizubehalten oder zu</p>	<p>Die Anmerkungen zum Schienenpersonennahverkehr werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung nach einer Busanbindung werden wir an den zuständigen Aufgabenträger (Kreis Pinneberg) weitergeben.</p>
-----------	---	---

	<p>verbessern.</p> <p>Hierzu zählt die bereits bestehende Anbindung im Rahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SNPV) durch die Linie A 1 der AKN.</p> <p>Daneben hält die Gemeinde Hasloh an ihrer bereits mehrfach erhobenen Forderung fest, die Gemeinde in eine Busverbindung Norderstedt — Hasloh — Pinneberg einzubeziehen.</p> <p>Bernhard Brumm</p>	
106	<p>Siehe Anlage</p> <p>(Kreis Pinneberg)</p>	Wir danken für Ihren Hinweis.
107	<p>Gemeinde Bönningstedt, Rathausplatz 1, 25451 Quickborn</p> <p>Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplans - Stellungnahme</p> <p>Bezug: Ihre Mail vom 08.10.2013</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zur Verbesserung der ortsnahen Versorgung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SNPV) sowie zur Steigerung der Gesamtattraktivität des Angebotes im Verkehrsverbund fordert die Gemeinde Bönningstedt eine der Anbindung der nördlichen Bereiche der Gemeinde.</p>	<p>Im Rahmen der laufenden S21 Planungen ist ein zusätzlicher Halt in Bönningstedt nicht geplant. Eine Anbindung der Gemeinde ist durch den bestehenden Haltepunkt zum jetzigen Stand ausreichend gewährleistet. Perspektivisch nehmen wir Ihre Idee aber gerne auf.</p>

	<p>Die Gemeinde Bönningstedt wiederholt damit inhaltlich eine Forderung, die sie bereits in der Vergangenheit gestellt hat.</p> <p>Mit freuelichen Grüßen (Peter Liske)</p>	
<p>108</p>	<p>Stadt Tornesch Postfach 21 42 25437 Tornesch</p> <p>Sehr geehrter Herr Köhler,</p> <p>die Stadt Tornesch hat im Rahmen des Beteiligungsverfahrens am LNVP 2013 — 2017 folgende Stellungnahme abzugeben:</p> <p>Dabei nimmt geht es um das S 4 — Projekt unter Bezug auf Seite 77 des Entwurfes. Dort heißt es im Wortlaut: "Längerfristig ist eine Ausweitung auf den westlichen Ast (S 4 West) von Hamburg nach Elmshorn, Itzehoe und Kellinghusen vorgesehen. Hierdurch können auch diese Relationen häufiger bedient werden und direkt mit der Hamburger Innenstadt verbunden werden":</p> <p>Die Stadt Tornesch fordert das Land Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit dem LNVP 2013 — 2017 auf, endlich auch die Planungen für den westlichen Ast der S 4 voranzutreiben, um den Pendlern aus dem Südwesten Schleswig- Holsteins eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr — auch im Sinne des Klimaschutzes — auf dem Weg in die Metropole und zurück anzubieten.</p> <p>Unabhängig davon bleibt die Forderung, die RE-Züge, die in Pinneberg halten, auch in Tornesch halten zu lassen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Roland Krügel Bürgermeister</p>	<p>Die Realisierung der S4 West ist erst langfristig vorgesehen (nach Auslaufen des Verkehrsvertrages Netz Mitte). Bis dahin ist für die Stadt Tornesch durch den stündlich verkehrenden Direktzug der Nordbahn nach Hamburg Hbf bereits eine wesentliche Verbesserung realisiert worden.</p> <p>Ein Halt der RE-Züge in Tornesch wird aufgrund er Arbeitsteilung zwischen RE und RB-Zügen im Zulauf auf Hamburg weiterhin als nicht sinnvoll erachtet.</p>

<p>109</p>	<p>M.Lantau@stadt-barmstedt.landsh.de</p> <p>Montag, 11. November 2013 09:45</p> <p>Von: Gesendet: An: Cc: Betreff: Claudius Mozer</p> <p>U.Dieckmann@stadt-barmstedt.landsh.de</p> <p>AW: Beteiligungsverfahren 4. LNVP 2013-2017</p> <p>Sehr geehrter Herr Mozer,</p> <p>der Amtsausschuss Hörnerkirchen hat am 07.11.2013 zu der Planung folgenden Beschluss gefasst:</p> <p>Die Erhöhung der Taktung der Strecke Elmshorn/Neumünster wird grundsätzlich befürwortet. Es ist jedoch sicherzustellen, dass durch diese Maßnahme gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erhalten bleiben. Hierüber wird ein Nachweis gefordert. Ferner ist der Verkehrsfluss durch diese Maßnahme zu betrachten, da ansonsten die Schließzeiten eine erhöhte Lärmbeeinträchtigung beinhalten, einen erheblichen Rückstau verursachen und somit neben der Leichtigkeit des Verkehrs auch die Feinstaubbelastung durch die Abgase stehender Autos ansteigt.</p> <p>Seitens der Stadt Barmstedt wird darauf hingewiesen, dass zu den Hauptfrequentierungen zur Schulzeit (Schulbeginn und —ende) die Züge der AKN sehr überfüllt sind und kein reibungsloser Anschluss an die Regionalzüge in Elmshorn besteht. Dies wurde durch die</p>	<p>Eine Kapazitätsbemessung des öffentlichen Verkehrs ausschließlich auf die Spitzenverkehre ist nicht wirtschaftlich. Daher sind gerade im Schüler- und Berufsverkehr volle Züge nicht immer auszuschließen. Über kurze Distanzen sind fehlende Sitzplätze in der HVZ daher nicht auszuschließen. Der Anschluss an die Regionalzüge in Elmshorn kann aufgrund der nicht mit dem Fahrplan abgestimmten Schulanfangszeiten nicht immer erreicht werden. Während sich die AKN bei ihrem kleinräumigen Verkehr noch individuell an den Bedürfnissen einzelner Schulen ausrichten kann, ist dieses im langlaufenden Regionalverkehr auf der Achse Kiel / Itzehoe - Elmhorn - Hamburg nicht möglich.</p>
------------	--	---

Kinder- und Jugendblichen im Jugendforum der Stadt Barmstedt vorgebracht.

Ich hoffe, dass diese Anregungen noch in die Stellungnahme der SVG mit einfließen können. Wenn nicht, bitte ich um Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Lantau

Verwaltungsgemeinschaft

Stadt Barmstedt / Amt Hörnerkirchen

Am Markt 1

25355 Barmstedt

04123-68122

Kreis Plön

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
321	<p>Gemeinsame Präambel der VRK-Aufgabenträger zur Stellungnahme zum Entwurf des 4. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) des Landes Schleswig-Holstein</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum 4. LNVP-Entwurf des Landes Schleswig-Holstein und begrüßen die im vorliegenden Entwurf zum Ausdruck kommenden Bestrebungen zur weiteren Attraktivitätssteigerung im ÖPNV des Landes. Dies dient der auch von uns unterstützten Zielsetzung, noch mehr Menschen zur Nutzung von Bus, Bahn und Fähre zu bewegen und den bisherigen erfolgreichen Weg im Hinblick auf die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsangebote weiter zu beschreiten. Demzufolge sind wir im Rahmen unserer Möglichkeiten selbstverständlich bestrebt, hieran aktiv mitzuwirken. Auch durch Vertiefung der Kooperation und Integration innerhalb unserer eng verflochtenen Region wollen wir weiterhin einen Beitrag hierzu leisten.</p> <p>Ein aus unserer Sicht sehr kritischer Punkt ist in diesem Zusammenhang jedoch die Frage der Finanzierung. Ergänzend zu den jeweiligen Stellungnahmen zu konkreten Zielen des LNVP sind die kommunalen Aufgabenträger im VRK (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde) daher übereingekommen, einige grundsätzliche Aspekte des vorliegenden Entwurfs zum 4. LNVP nachfolgend einheitlich darzustellen.</p> <p>In der gesamten Frage der Finanzierung fehlt es dem</p>	<p>Welche ÖPNV-Maßnahmen sind sinnvoll bzw. nötig, um möglichst viele Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen? Mit dieser Frage beschäftigt sich der LNVP.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Szenario "Offensive Nahverkehr" beschrieben. In 3.2.1/3.2.2 wird dargestellt, dass die Mittel, sofern sie im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen bzw. dynamisiert werden, ab 2019 nicht für den nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets "Offensive Nahverkehr" vorgehaltenen Angebotsumfang ausreichen. Daher beschreibt der LNVP gleichzeitig, welche Änderungen (Einnahmeverbesserungen) zur Verbesserung der finanziellen Situation erforderlich sind. Damit wird auch gegenüber dem Bund dokumentiert, dass die für die Stärkung des ÖPNV erforderlichen Maßnahmen insbesondere aufgrund der derzeitigen Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte der DB AG, langfristig nicht finanzierbar sind.</p> <p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Der LNVP wird hinsichtlich der Kritik an einigen Formulierungen überprüft und ggf. überarbeitet.</p> <p>Zum Thema: "Szenario 50-Plus".</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert.</p> <p>Zur Abgrenzung der "Szenario 50-Plus" wird im Vorwort des Ministers eine</p>

<p>LNVP-Entwurf an Schlüssigkeit. Es wird in dieser Hinsicht im Prinzip lediglich auf die Fortschreibung des Status quo abgestellt (vgl. Kap. 3.1. und 3.2), wobei ersichtlich wird, dass unter diesen Bedingungen voraussichtlich ab 2018/19 (siehe Abb. 49) mit ernststen Finanzierungsproblemen bereits für die im originären Verantwortungsbereich des Landes (SPNV) liegenden Angebote zu rechnen ist. Dabei finden Risiken, die z.B. aus der auslaufenden GVFG-Förderung (Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz) erwachsen, noch nicht einmal Berücksichtigung. Weiterhin ? und das ist für uns von besonderer Brisanz ? wird von der bisherigen Praxis der festgeschriebenen (d.h. nicht dynamisierten) Kommunalisierungsmittel ausgegangen. Dabei sind bereits heute die Kosten für das bestehende ÖPNV-System, soweit es in unserem Zuständigkeitsbereich liegt, von uns nur noch schwer zu finanzieren. Wir können hier keine Perspektive erkennen, wie zusätzlich zu den ohnehin in den kommenden Jahren zu erwartenden Kostensteigerungen die angestrebten Attraktivitätssteigerungen, soweit sie in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, finanziert werden sollen. Die Ausschöpfung der in 3.2.2 aufgezeigten Möglichkeiten zu Einsparungen reicht u.E. hierfür bei weitem nicht aus. Auf der anderen Seite ist angesichts der angespannten Finanzlage bei den Kommunen keine Aufstockung der ÖPNV-Mittel möglich.</p> <p>Gerade auch vor diesem Hintergrund möchten wir kritisch anmerken, dass an verschiedenen Stellen Maßnahmen, die in unserem Zuständigkeitsbereich liegen, scheinbar verbindlich z.T. mit für Gesetze oder Verordnungen typischen "ist / sind zu"-Formulierungen dargestellt werden (siehe hierzu unsere Stellungnahmen im Detail). Dies können wir so nicht akzeptieren.</p> <p>Im Hinblick auf den 2. Band "Plus 50 Prozent" geben wir zu bedenken, dass im Interesse eines richtigen</p>	<p>Klarstellung erfolgen.</p>
---	-------------------------------

	<p>Verständnisses v.a. durch "Nicht-Insider" aus unserer Sicht wesentlich deutlicher herausgestellt werden muss, dass es sich bei den Inhalten dort nicht in erster Linie um tatsächliche Planungsziele bzw. Vorhaben handelt, sondern hiermit v.a. ein Beitrag zur Versachlichung der politischen Diskussion um eine "Verkehrswende" geleistet werden soll, indem die hierfür erforderlichen Maßnahmenpakete und damit verbundenen Aufwendungen aufgezeigt werden.</p>	
373	<p>1.4 Milieus, letzter Abs. S 35</p> <p>- Der Prozentsatz erscheint vor allem unter Berücksichtigung der Tatsache sehr hoch, dass insbesondere im Busbereich die Hauptnutzergruppe – die Schüler – deutlich zurückgeht. - Die Ableitung eines Wachstums der ÖPNV-Nachfrage um 7,5% im Kr. Plön aus der Veränderung der Milieustrukturen wird nicht deutlich.</p>	<p>In Abb. 19 geht es vor allem um die Veränderung des Marktanteils im Nahverkehr durch die Veränderung der Milieustruktur. Damit einher geht natürlich auch eine Veränderung der Nachfrage, aber die hier dargestellte Entwicklung bezieht sich auf den Anteil im Nahverkehr. Auf den Seiten vorher wird erläutert, welche Milieugruppen einen stärkeren bzw. schwächeren Bezug zum Nahverkehr haben. Und mit der Entwicklung der Milieus geht auch eine Entwicklung in der Modal-Split-Struktur einher. Da der Kreis Plön in einer Gruppe mit anderen Kreisen ist, kann es auf Kreisebene sicherlich auch zu einer abweichenden Entwicklung kommen.</p>
374	<p>1.5 Tourismus</p> <p>S. 38 unten: Die Abb. 23 zeigt keine ÖPNV-Nutzungsquoten von Urlaubern (Verweisfehler).</p> <p>S. 40, Abb. 24 sowie Text auf S. 41: Sicherlich sind alle aufgeführten Angebote bzw. Leitlinien grundsätzlich richtig, es sind aber eine Beachtung des Verhältnisses von Aufwand / Kosten und Nutzen, eine Betrachtung der Kostenträgerschaft sowie der organisatorischen Betreuung bzw. Umsetzung notwendig. Auch für die zuvor dargestellte Frage der touristischen Potenziale gilt dies: Die Zahl der Gäste bzw. Übernachtungen und auch die ÖPNV-Affinität bzw. die Eignung der touristischen Aktivitäten für ÖPNV-Nutzung sind örtlich doch sehr</p>	<p>Der Verweis wird überarbeitet. Der Hinweis zu S. 40 wird zur Kenntnis genommen.</p>

	verschieden.	
375	<p>1.6 Wirtschaft</p> <p>S. 42, 2. Absatz: Der Satz "Für viele Pendler ist der Nahverkehr das wichtigste Verkehrsmittel" ist irreführend – nach wie vor ist im ländlichen Bereich des Kreises Plön generell der PKW im Pendlerverkehr dominierend (auch z.B. entlang von gut im ÖPNV bedienten Hauptachsen). Das im übernächsten Satz erwähnte "gute, regelmäßige Angebot" ist zweifelsohne für Pendler wichtig, aber um ein solches wirtschaftlich vertretbar sicherzustellen, bedarf es auch ausreichend starker und bündelbarer Pendlerströme, die gerade in Schleswig-Holstein-auch im Kreis Plön - nur in begrenztem Maße vorzufinden sind.</p> <p>S. 43, 1. Absatz, 2. Satz: Bezüglich der Zahl der Erwerbstätigen sind die Bestrebungen zur Ausdehnung der Lebensarbeitszeit (Rente mit 67) zu berücksichtigen (somit ist der Rückgang fraglich). Hinweis: Widerspruch zu prognostizierter Steigerung zu 1.4?</p> <p>S. 43, letzter Absatz: Diese Schlussfolgerung widerspricht z.T. den im 3. Abs. dokumentierten Erkenntnissen: Die Pendlerzahl steigt zwar insgesamt – namentlich auch zwischen den Verdichtungsräumen, aber die Ströme streuen immer stärker und fokussieren sich nicht nur auf die Zentren (Innenstadtbereiche).</p>	<p>Zu S. 42: Für viele Pendler ist aber der Nahverkehr das wichtigste Verkehrsmittel.</p> <p>Zu S. 43, 1. Absatz, 2. Satz: Eine Ausdehnung der Lebensarbeitszeit wurde in der Prognose nicht berücksichtigt. Einen Widerspruch zu den Aussagen in Kapitel 1.4 erkennen wir nicht und verweisen auf die in Antwort auf ID 373.</p> <p>Zu S. 43, letzter Absatz: Die Formulierungen sind missverständlich und werden überarbeitet.</p>
376	<p>2.1.2 Offensive Nahverkehr</p> <p>S. 52 Letzter Absatz: Es ist sehr fraglich, ob angesichts der deutlichen Schrumpfungsprozesse bei den Schülerzahlen die hier genannten Zuwächse im Busverkehr erreicht werden können, zumal gemäß vorherigem Absatz keine Angebotsverbesserungen im Bereich Bus unterstellt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu S. 52: Natürlich stellen die Schrumpfungsprozesse in der Schülerzahlenentwicklung den Nahverkehr vor große Herausforderungen, die auch ernsthaft diskutiert werden müssen. Allerdings sollte auch bedacht werden, dass die Prognose von einer Steigerung von drei bzw. acht Prozent im Busverkehr sich bis zum Jahr 2030</p>

	<p>S. 54, letzter Kapitelabsatz (vor 2.2): Dass die Rahmenbedingungen des Nahverkehrs insgesamt günstig sind, ist so nicht nachvollziehbar – evtl. stellt sich die Lage für den SPNV anders dar als für den Bus. Für letztere v. a. in der Fläche sind Rückgang der Bevölkerungszahlen und die Prozesse im Schülerverkehr (zurückgehenden Schülerzahlen, Streuung der Ströme, Konzentration auf einheitliche Zeitfenster) und die immer prekärer werdende Finanzausstattung echte Herausforderungen</p>	<p>erstreckt.</p> <p>Zu S. 54: Auch hier stimmen wir zu, dass es um große Herausforderungen geht. Dennoch beurteilen wir die Lage nicht ausweglos. Die Aussage auf dieser Seite zielt vorrangig auf die Entwicklung ÖPNV-Kundenpotenzials ab. Der genannte Satz wird noch klarer formuliert.</p>
377	<p>2.2.1 Bahn, S. 56</p> <p><i>"Die Fahrpläne sind aufeinander abzustimmen."</i></p> <p>Selbstverständlich ist die Abstimmung Bus/Bahn grundsätzlich wichtig, aber die örtlichen Bedarfs- und Verkehrsstrukturen (denen z.B. per Gesetz RNVP entsprechen müssen) sowie die Frage der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufes im Busbereich können hier nicht außer Acht gelassen werden.</p>	<p>Der Hinweis gilt gleichermaßen für den Bahnverkehr. Gleichwohl ist festzustellen, dass eine Abstimmung der Verkehrssträger Bahn und Bus die Wirtschaftlichkeit beider Angebote zum Wohle der Fahrgäste insgesamt verbessern kann.</p>
378	<p>2.2.2 Bus, S. 64, 2. Absatz</p> <p>Diese Problematik greift der neue RNVP des Kreises Plön auf, der den Aufbau eines integralen Taktfahrplans für den Busverkehr und in diesem Zuge auch eine dafür notwendige Anpassung der Schulunterrichtszeiten vorsieht. Die Umsetzung des ITF ist zunächst in Form einer Vorstufe geplant.</p>	<p>Die hier genannten Ziele des Kreises Plön werden begrüßt.</p>
379	<p>2.2.3. Weiterentwicklung des Angebotes, S. 67</p> <p><i>"Bahnstrecke Kiel – Lübeck", Beschleunigung des stündlichen Expressangebotes auf unter 60 Minuten.</i></p> <p>Dazu findet sich folgende Bewertung im Exkurs zum RNVP – Entwicklung der Bahnstrecken im Kreis Plön –</p>	<p>Das derzeitige Fahrtenangebot zwischen Kiel und Lübeck stellt eine Übergangslösung dar, welches seit der Fertigstellung der ersten Ausbaustufe (Mitte 2010) gilt und bis zur Gesamtfertigstellung der Strecke (vsl. Ende 2016) angeboten wird. Eine dauerhafte Beibehaltung dieser Übergangslösung war zu keiner Zeit beabsichtigt.</p> <p>Ein Nachteil ist, dass die heutige RE-Abfahrt um 7:08 Uhr ab Ascheberg (nach Plön), die mit der Übergangslösung noch möglich war, im Zielkonzept</p>

<p>Planung und Perspektiven:</p> <p>"Dieser Ausbau bringt für die 4 Bahnhöfe im Kreis Plön sowohl Vor-, als auch Nachteile: Vorteile für den Kreis Plön</p> <ul style="list-style-type: none"> > Deutliche Fahrzeitverkürzung Plön - Kiel > Geringe Fahrzeitverkürzung Plön - Lübeck > Bessere Regionalbahn (RB)-Vertaktung Preetz - Kiel > Option auf die Nutzung weiterer Umsteigeverbindungen bei Nutzung der RE in den Knoten Kiel und Lübeck. <p>Nachteile für den Kreis Plön:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Entfall sämtlicher RE-Halte in Preetz, entsprechende Fahrzeitverlängerungen von Preetz in Ri. Plön und Lübeck Halt der RB Züge in Preetz Richtung Plön nur im Stundentakt > Längere Übergangszeiten in Kiel von der RB auf andere Züge > Entfall der halbstündlich vertakteten Zughalte in Plön, so dass es Verschlechterungen beim Umstieg auf den Stadtverkehr Plön geben wird > Entfall des zusätzlichen RE-Halts in Ascheberg, und damit eine Verschlechterung für Pendler morgens von Ascheberg nach Plön und Preetz > Erforderliche Änderung des Stadtbusverkehrs in Plön, um sich an den geänderten Schienenfahrplan anzupassen 	<p>aufgegeben werden muss. Insgesamt stellt das Zielkonzept aber für den Kreis Plön eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Fahrtenangebot vor Beginn des Streckenausbaus dar.</p> <p>Die Übergangszeiten in Kiel bleiben auch nach der Umsetzung des Zielkonzeptes attraktiv.</p> <p>Plön wird weiterhin vertaktet im Halbstundentakt je Richtung angefahren. Es entfällt jedoch die Kreuzung der Züge dort, so dass die Abstimmung mit dem Stadtbusverkehr neu organisiert werden müsste.</p>
--	--

	<p>sowie die Prüfung von zusätzlichen Buskapazitäten zwischen Ascheberg und Plön, um Härten im morgendlichen Verkehr abzumildern, führen zu Kostensteigerungen für den Kreis."</p> <p>Angesichts der Tatsache, dass die Nachteile aus unserer Sicht nicht unerheblich sind, bedauern wir, dass wir nicht bereits im Vorwege in die Planungen einbezogen wurden.</p> <p>Da die Fahrplanänderungen schon beschlossen sind, und die Umsetzung eingeleitet wurde, fordern wir, die aufgeführten Nachteile für den Kreis Plön zu minimieren.</p> <p>Die Ratsversammlung der Stadt Plön hat sich in ihrer Sitzung am 11.09.13 nachdrücklich gegen die Aufhebung des Taktknotens der Bahn in Plön und für die Beibehaltung der zurzeit geltenden Takte im Bahnverkehr ausgesprochen.</p>	
380	<p>2.3.1. Bahnstrecken</p> <p>Laut Kreistagsbeschluss vom 14.11.2013 wird vorgeschlagen, im LNVP festzuschreiben, dass die Eisenbahnstrecke Malente – Lütjenburg nicht entwidmet wird (siehe Anlage Beschluss Kreistag vom 14.11.2013).</p> <p>2.3.1. Bahnstrecken, S. 71</p> <p><i>"Die Strecke NMS –Ascheberg"</i></p> <p>Hier ist die Darstellung des aktuellen Sachstandes wünschenswert, wie z.B. die durch das Land geplante Wiederaufnahme in die Trassensicherung.</p> <p>Die Bewertung im Rahmen des Exkurses zum RNVP zeigt als Nachteile die Notwendigkeit einer Fahrplanänderung auf den VKP-Linien 360 und 410 auf, die zum Verlust von</p>	<p>Für die Strecke Bad Malente - Gremsmühlen - Lütjenburg wird auch langfristig keine Perspektive im SPNV gesehen. Dem Wunsch, im LNVP festzuschreiben, dass die Strecke nicht entwidmet werden soll, kann daher nicht entsprochen werden.</p> <p>Die Strecke Neumünster - Ascheberg soll hingegen wieder in den Infrastruktursicherungsvertrag aufgenommen werden. Die entsprechenden Textpassagen im LNVP werden korrigiert. Langfristig wird hier das Potenzial für eine Streckenreaktivierung im SPNV gesehen.</p>

<p>Fahrgästen und somit Einnahmen zwischen den Zentralorten an die Bahn führen können.</p> <p>Als Vorteile werden benannt:</p> <p>Ø Im Rahmen einer Reaktivierung der Strecke wäre Plön über die Schiene für viele Nutzergruppen sehr viel besser erreichbar, als heute.</p> <p>Ø Über eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke könnte in Zusammenarbeit mit der Stadt Neumünster eine Siedlungs- und Wirtschaftsachse entstehen, die dem südlichen Kreis Plön zusätzliches Potenzial eröffnen kann. Ein Bahnanschluss ist für jede Kommune ein wichtiger Standortfaktor.</p> <p>Ø In Rahmen eines abgestimmten Bus/Bahn Konzeptes können nach Auffassung der Gutachter zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen und Betriebsaufwand für den Bus verringert werden</p> <p>Unabhängig von einer Bewertung der Vor- und Nachteile, geht es hier in erster Linie darum, die Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg als Option zu erhalten und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht weiter zu verfolgen. Selbst wenn die Reaktivierung der Strecke nicht kurz- oder mittelfristig realistisch erscheint, sollte die langfristige Perspektive für die SPNV-Anbindung des Kreises über diese Schienenstrecke an die Oberzentren Neumünster und auch Hamburg erhalten bleiben. Es wird sich gegen eine Entwidmung der Strecke NMS – Ascheberg ausgesprochen. Vielmehr soll die Sicherung der Strecke vertraglich festgeschrieben werden. Die Aufnahme der Planung zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke soll ab 2014 nach dem Maßnahmemuster von "Hein Schönberg" (Eisenbahnstrecke Kiel – Schönberg) abgewickelt und</p>	
--	--

	finanziert werden.	
381	<p>2.3.2 Stationen und Haltestellen – Bushaltestellen (S. 74)</p> <p>Im letzten Satz ist das Wort <i>"weitestgehend"</i> problematisch – taktile Streifen sind in der Fläche bisher kaum anzutreffen, auch wenn erhöhte Bordsteine gebaut wurden. Überdies erscheint eine Verwirklichung der vollständigen Barrierefreiheit in diesem Bereich bis 01.01.2022 im Lichte des dafür notwendigen Mittelbedarfs kaum auch nur annähernd erreichbar, wenn nicht bedeutend mehr Mittel als bisher hierfür bereitgestellt werden. Auch ein Hinweis auf die unterschiedliche Baulast (die im ländlichen Bereich v.a. nicht identisch mit den Kreisen als Aufgabenträger ist) böte sich an dieser Stelle an.</p>	<p>Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. § 62 (2) PBefG ermächtigt das Land Schleswig-Holstein Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den kommunalen Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p> <p>Die Zuständigkeiten der kommunalen Baulastträger wird in den LNVP aufgenommen.</p>
382	<p>2.3.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur, S. 75 und 4.2, S.121</p> <p><i>"Reaktivierung Kiel – Schönberg"</i></p> <p>Der Plöner Kreistag nimmt den Beschluss der Landesregierung zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Kiel – Schönberg zur Kenntnis. Der Kreis Plön wird die VKP – Busfahrpläne auf die Eisenbahnfahrpläne von "Hein Schönberg" abstimmen.</p> <p>Weitergehende Aussagen, insbesondere zu den geplanten Stationen und den Investitionskosten für den geplanten Betrieb, z.B. für Verknüpfungsanlagen, wären an dieser Stelle wünschenswert.</p> <p>Eine Synopse der Stellungnahmen der Gemeinden, die uns im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum RNVP erreicht haben, wird als Anlage beigefügt.</p> <p>Im Folgenden die Aussagen aus dem Exkurs zum</p>	<p>Das Land begrüßt die Unterstützung des Kreises Plön bei der Umsetzung der Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Kiel - Schönberger Strand.</p> <p>Aussagen über die Investitionskosten, die die Gemeinden zur Erstellung der Verknüpfungsanlagen zu tragen haben, sind derzeit noch nicht möglich, da bisher keine belastbare Planung vorliegt. Die Planung der Stationsumfelder, sowie eine Festlegung der Dimensionierung und Qualität dieser Anlagen liegt ausschließlich in der Planungshoheit der Kommunen. Zur Unterstützung der Kommunen bei dieser Aufgabe sollen zu Beginn des Jahres 2014 jedoch Arbeitsgruppen gegründet werden, die dankenswerter Weise durch den Kreis Plön begleitet werden. Das Land verweist auf die Möglichkeit, dass Investitionen in Verknüpfungsanlagen grundsätzlich zu 75% der zwendungsfähigen Kosten gefördert werden können. An den Investitionskosten für die Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur werden die Kommunen nicht beteiligt.</p> <p>Das die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Achse Kiel - Schönberger Strand begleitende Bus-Bahn-Konzept soll im kommenden Jahr, in enger Abstimmung mit dem Kreis Plön, weiterentwickelt werden. Zugunsten einer guten Anbindung der ländlichen Räume, auch abseits der</p>

<p>RNVP – Entwicklung der Bahnstrecken im Kreis Plön – Planung und Perspektiven:</p> <p>Als Vorteile für den Kreis Plön werden im genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kürzere Reisezeit für die Mehrheit der Fahrgäste, > eine erheblich bessere Erschließung des Fahrgastpotentials, damit verknüpft höhere Einnahmen, > optimale Einbindung in den Taktknoten Kiel, > ggf. Durchbindung von Zügen über Kiel hinaus. > einfachere Mitnahmemöglichkeit von sperrigen Gütern, wie Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühlen, > eine Eisenbahn wird die Siedlungsachse von Kiel nach Schönberg stärken und attraktiver machen. Damit ist mit der Ansiedlung von weiteren Einwohnern, aber auch Gewerbe in diesem Bereich zu rechnen, > Land und Bund sind bereit, die Reaktivierung der Schiene mit hohen finanziellen Mitteln zu fördern. <p>Je nach Bus-Bahn-Konzept ist es jedoch möglich, dass</p>	<p>zentral gelegenen Bahn-, bzw. Buslinie, sollten diesbezüglich auch innovative und alternative Bedienungsformen des ÖPNV geprüft werden.</p>
--	--

	<p>Unterwegshalte von der Bahn nicht bedient werden und kleinere Orte ohne Zughalt dann eine geringere Bedienungsfrequenz durch den verbliebenen Buslinienverkehr haben. Bei der derzeit geplanten Konzeption werden diese Nachteile auf Fiefbergen, Passade, Muxall und Landgraben zutreffen. Es besteht dadurch die Gefahr, dass die Erschließung des ländlichen Raumes in diesem Bereich den Kreis als Aufgabenträger künftig vor zusätzliche Finanzierungsprobleme stellt. Hinzu kommt, dass die Verkehrsbetriebe Kreis Plön durch den Verlust einer ihrer lukrativsten Verbindungen Einnahmeverluste hinnehmen müssen.</p> <p>Die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberg entspricht dem strategischen Ziel des Kreises Plön, Mobilität nachhaltig zu sichern und zukunftsfähig weiter zu entwickeln.</p> <p>Wir erwarten jedoch eine kontinuierliche Beteiligung des Kreises, der Anliegergemeinden und der VKP bei der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens; sowie Abstimmung der Bahnhofs- und –umfeldgestaltungen und die Erfüllung (eisenbahn-)baurechtlicher und bahnbetriebsrechtl. Anforderungen. In diesem Zusammenhang regen wir die finanzielle Unterstützung des Landes für die Errichtung übergreifender Verkehrsinfrastruktur an.</p>	
383	<p>2.4.1 Qualitätsmanagementsystem, S. 82</p> <p><i>"Ein vergleichbares QM soll in Abstimmung mit den kommunalen AT auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden."</i></p> <p>Dies kann nur in Abstimmung mit den VU erfolgen. Fraglich ist, ob des QMS von der Bahn auf den Bus übertragbar ist. Bereits bestehende Systeme (z.B. Kiel) sollten zunächst geprüft werden. In jedem Fall darf (in</p>	<p>Wenn ein Qualitätsmanagement im Busbereich eingeführt wird, soll dieses selbstverständlich an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasst sein. Ferner sollen bereits bestehende Qualitätsmanagementsysteme wie bspw. in Kiel berücksichtigt werden.</p> <p>Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung im LNVP wie folgt angepasst: "Ein vergleichbares, an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasstes Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs</p>

	Anbetracht der Höhe und Struktur der Nachfrage) das Verhältnis zwischen Aufwand und (zu erwartenden) Nutzen nicht unbeachtet bleiben.	berücksichtigt werden."
384	<p>2.4.2 nah-sh Garantie, S.83</p> <p><i>"Nächstes Ziel ist die Anwendung ... für Bahn und Bus."</i></p> <p>Bahn und Bus sind nicht vergleichbar. Auch hier muss die Relation zwischen den Kosten für einen Fahrschein und dem administrativen Aufwand gesehen werden.</p>	Die nah.sh-Garantie ist ein Service für Fahrgäste, der Aufwand ist nach den Erfahrungen im SPNV überschaubar.
385	<p>2.5.2 Weiterentwicklung - Vertriebsmaßnahmen, S. 88</p> <p>Soweit sich diese Vorhaben auch auf den Busverkehr beziehen, bleibt die Frage des Finanzbedarfs/der Finanzierung unbeantwortet. Vor diesem Hintergrund sind die Formulierungen im 2. Pkt. (Vertrieb über Mobiltelefon....) <i>"Ein mobiles Ticket ist...anzubieten"</i> und im 3. Pkt. (Qualitätsprüfungen) <i>"...nötige Personal ist bereitzustellen"</i> zu weitgehend. Auch hier wird man sich darauf beschränken müssen, dass solches anzustreben ist.</p>	Die Formulierungen werden auf Änderungen überprüft und ggf. überarbeitet.
386	<p>2.6.2 Weiterentwicklung, S. 93</p> <p>Zum Thema einheitliche Kommunikation gilt grundsätzlich, dass die Frage nach einer einheitlichen Anwendung des CDs noch nicht hinreichend geklärt ist wie z.B. klare Vorgaben zur Umsetzung zumindest einer Minimallösung. Auch sollte eine zeitliche Staffelung der Umsetzung bzw. Übergangszeiten festgelegt werden, um den derzeitigen Schwebezustand zu beenden und die Ausschüttung der Komm. Mittel nicht zu gefährden.</p> <p>Wie müssen die VU die Kommunikation umsetzen und was wird von ihnen erwartet? Siehe: <i>"Die VU sind künftig in geeigneter Weise an den Kosten der unternehmensübergreifenden Kommunikation zu beteiligen"</i>. Eine dadurch ggf. entstehende Verlagerung</p>	In der Finanzierungsverordnung ist die Anwendung der nah.sh-CD-Richtlinien eindeutig geregelt, vor allem für den Bereich Print. Für die Bereiche "Busse" und "Haltestellen" sind die CD-Richtlinien bisher allerdings nicht ausgearbeitet, die geschieht im AK Kommunikation noch. Die nah.sh-Kommunikation wird bisher allein aus Landesmitteln über die SPNV-Verkehrsverträge finanziert. Grundsätzlich ist es sachlich geboten, dass auch der Busbereich als Nutznießer der Kommunikation an der Finanzierung beteiligt wird.

	<p>von Kosten, die letztlich auf die AT zurückfällt wird abgelehnt. Dies gilt auch für die Finanzierung der Fahrplanauskunft und des zentralen nah.sh-Kundendialoges.</p> <p>Im ersten Satz des 2. Absatzes findet sich erneut <i>eine "...sind zu..."</i>-Formulierung mit Wirksamkeit gegenüber den AT, die wir in dieser Form nicht mittragen.</p>	
387	<p>Echtzeitinformation (letzter Abs. dieser Seite):</p> <p>Eine Darstellung der Finanzierung und Zeithorizonte wären wünschenswert.</p>	<p>Finanzierung und Zeithorizonte werden ergänzt:</p> <p>" Das Land Schleswig-Holstein hat sich bereit erklärt für das Vorhaben in den Jahren 2013 bis 2016 insgesamt 10 Mio. € zur Verfügung zu stellen. Die Umsetzung ist hauptsächlich für die Jahre 2014-2015 geplant."</p>
388	<p>2.7 Verkehrsverbund SH,</p> <p>S. 94, erste Spalte, letzte Zeile: Dieser Satz sollte umformuliert werden, da er missverständlich ist: Der SH-Tarif trägt sich nicht <i>"fast ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen!"</i> Gemeint ist wohl, dass kaum noch zusätzliche Ausgleichszahlungen gegenüber dem status quo ante benötigt werden und das muss auch deutlich zum Ausdruck kommen.</p> <p>S. 94, zweite Spalte, 3. Abs.:</p> <p>Anders als im SPNV, ist der Anteil der Reisenden über lange Strecken im Bus eher gering, so dass die kreisübergreifenden Planungsansätze nur in bestimmten Fällen erforderlich sind. Im VRK wurde überdies bereits mit dem Verbundnetz 1998 eine teilweise Aufhebung der Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Bereich Kiel vollzogen. Vor diesem Hintergrund versteht sich der VRK – auch im Rahmen der landesweiten Verbundbestrebungen – als Planungs- und Organisationsgemeinschaft.</p>	<p>Zum Hinweis S. 94, erste Spalte:</p> <p>Die Formulierung wird überarbeitet,</p> <p>Zum Hinweis S. 94, zweite Spalte, 3. Abs.:</p> <p>Die Annahme zum Reisendenverhalten im Busverkehr wird zur Kenntnis genommen. Ob diese Aussage allgemeingültig ist, kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Grundsätzlich wird der Zusammenschluss der Stadt Kiel mit den Umlandkreisen zu einer Planungs- und Organisationsgemeinschaft für das ÖPNV-Angebot in der Region Kiel als positiv bewertet.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch zwischen anderen Gebietskörperschaften Verkehrsbeziehungen bestehen, die durch eine gemeinsame ÖPNV-Planung optimiert werden können.</p> <p>Ziel ist es, diese Verkehrsbeziehungen zu identifizieren und eine möglichst abgestimmte ÖPNV-Planung zu organisieren.</p> <p>Zum Hinweis S. 94, letzter Absatz:</p> <p>Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst. Die geplanten Spielregeln der künftigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger vor allem bei der Abstimmung über</p>

	<p>S. 94, letzter Abs.</p> <p>Zum "Fazit" - Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass eine in weiten Teilen eher ländlich geprägte Region mit mehreren kleineren Zentren wie Schleswig-Holstein nicht mit großen monozentrischen Metropolregionen vergleichbar ist.</p> <p>Das Ziel, einen kompletten Nahverkehr aus einem Guss im Rahmen des Verbundes SH zu erreichen, wirft die Frage nach der Finanzierung der daraus entstehenden Maßnahmen und Projekte sowie eventueller Folgekosten auf. Diese wird im LNVP nicht konkret geklärt. Es sollte hier deutlicher herausgearbeitet werden, welche Kosten auf die AT zukommen, da Qualitätssteigerung auch immer eine Kostensteigerung mit sich bringt. Der Kreis Plön nimmt – in Übereinstimmung mit den anderen beiden VRK-AT – überdies die Position ein, dass Mehrbelastungen zunächst nicht darstellbar sind, wenn sie nicht an anderer Stelle durch Entlastungen kompensiert werden. Zwar entspricht dies dem erwähnten Ziel der Steigerung der Effizienz der vorhandenen Mittel, jedoch wird nicht ersichtlich, wie der "Spagat" zu den gewünschten Qualitätssteigerungen bewerkstelligt werden kann.</p>	<p>kostenwirksame Maßnahmen aufgenommen.</p>
<p>389</p>	<p>2.8.2 Wettbewerbskonzept S-H, S.98/99:</p> <p>Hier sollten auch die Gründe benannt werden, warum bei Ausschreibungen im Busverkehr, nur im geringen Umfang, wenn überhaupt, Einsparungen erzielt werden: Im Busverkehr ist sehr häufig eine geringe oder gar keine Marge vorhanden. Fraglich ist aus unserer Sicht, in wie weit Ausschreibungen im Busverkehr ein geeignetes Instrument zur Leistungsvergabe sein können.</p> <p>2.8.3. Verkehrsverträge, S. 100</p>	<p>1) Der genannte Textabschnitt beinhaltet eine Darstellung der aktuellen Vergabep Praxis und Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger ohne die Vor- und Nachteile der verschiedenen Vergabeverfahren zu diskutieren. Die genannten Gründe für nur geringe erzielbare Einsparungen bei Ausschreibungen im Busverkehr können seitens des Landes nicht abschließend bewertet werden.</p> <p>2) Mit der "kundenfreundlichen und nachfragestärkenden Tariflandschaft sind vor allen Dingen Tarifangebote gemeint, mit denen zusätzliche Kunden für den ÖPNV gewonnen werden können. Diese tatsächlichen Neukunden, also diejenigen, die ohne ein attraktives Tarifangebot (z. B. für die Nebenverkehrszeit) nicht vom MIV in den ÖPNV gewechselt hätten, verbessern die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Dieser Effekt tritt natürlich nur</p>

	<p>Hier muss sehr deutlich festgestellt werden, dass die Tarifgestaltung für eine <i>"kundenfreundliche und nachfragestärkende Tariflandschaft"</i> sich im Spannungsfeld der faktisch abnehmenden Landesfinanzierung sowie der immer stärker belasteten Kreishaushalte und der geringen Margen bei den Verkehrsunternehmen bewegt. Die Frage ist, in welchem Umfang dann die Finanzierung des ÖPNV durch den Fahrgast/Nutzer erfolgen kann bzw. muss?</p>	<p>dann ein, wenn die zusätzlichen Kunden mit der vorhandenen Leistung befördert werden können. Vorrangiges Interesse des Landes ist es, die zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel für ein gutes ÖPNV-Angebot und nicht für Tarifsübventionen einzusetzen.</p>
<p>390</p>	<p>3.2.1 Kosten und Finanzierung, S. 110,111</p> <p>Der Hinweis auf den geringen Prozentsatz der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ist richtig. Es muss aber festgestellt werden, dass die den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellten Konnexitätsmittel nicht im selben Maße dynamisiert, sondern gedeckelt werden. De facto steht also immer weniger Geld für die zukunftsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV zur Verfügung.</p> <p>Schon mit den getroffenen Annahmen kann das Angebot ab 2019 nicht mehr vollständig finanziert werden (siehe Abb. 49), wobei die Finanzierungserfordernisse im Busverkehr noch nicht einmal einbezogen sind, sondern nur die nach oben hin begrenzten Kommunalisierungsmittel. Es erschließt sich überhaupt nicht, wie unter diesen Bedingungen die angestrebten Qualitätssteigerungen im g e s a m t e n ÖPNV im Land verwirklicht werden sollen. Es steht vielmehr zu befürchten, dass die "Bahnwelt" und die "Buswelt" immer mehr auseinanderdriften.</p>	<p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p>
<p>391</p>	<p>3.2.2 Möglichkeiten der Kostensenkung und / oder Effizienzsteigerung, S. 112</p> <p>Aufzählung in der 2. Spalte ergänzen:</p>	<p>Der Hinweis zur Optimierung der Fahrgelderlöse ist richtig. Dennoch sollte bei jeder Weiterentwicklung der Tarife genau überprüft werden, ob das Preis-Leistungsverhältnis für den Kunden angemessen ist. Auch der Umstand der sehr deutlichen Preisunterschiede zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif, die immer wieder zu dem Wunsch einiger Städte und Kreise führen, dem HVV beizutreten, muss bei der Weiterentwicklung der Tarife (HVV und SH-Tarif) berücksichtigt werden. Ziel muss es sein, für alle Schleswig-Holsteiner einen</p>

	<p>Die regionalen Busunternehmen im VRK-Gebiet sind, zumal sie ja auch in den zurückliegenden Jahren Restrukturierungsprozesse durchlaufen haben, organisatorisch auch besser aufgestellt als die frühere Bundesbahn und haben dementsprechend nicht die im SPNV realisierten Einsparpotenziale.</p> <p>Optimierung der Fahrgelderlöse</p> <p>Aus unserer Sicht (und der des kreiseigenen Verkehrsunternehmens) führte die bisherige Praxis bei der Entwicklung der Tarife (regelmäßige kostenorientierte Anpassung unter Beachtung des Fahrgastverhaltens) zu einer kontinuierlichen Steigerung der Erlöse, aber auch zu einer andauernden Steigerung der Fahrgastzahlen (ohne Berücksichtigung der Schüler).</p>	<p>möglichst gerechten, dem Angebot entsprechenden Tarif anzubieten.</p>
392	<p>02 Band "Plus 50 Prozent"</p> <p>Grundsätzlich sollte bei diesem Teil des LNVP deutlich dargestellt werden, dass es sich hierbei nicht in erster Linie um konkrete Planungsziele handelt, sondern um einen Beitrag, zur (politische) Diskussion. Mit dem Ziel, eine "Verkehrswende" anzustoßen und die diesbezüglichen Notwendigkeiten aufzuzeigen.</p>	<p>In der Einleitung zu Band II wird erläutert, dass es sich mit den hier aufgeführten Maßnahmen um Denkanstöße, Ideen etc. handelt, die nicht finanziert und en detail geplant sind. Wir prüfen eine weitere Konkretisierung hinsichtlich der Absicht und Ziele des Kapitels "Plus 50 Prozent".</p>
393	<p>2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn, S. 133</p> <p><i>"NMS – Ascheberg (alternativ Schnellbus)"</i></p> <p>Aus Sicht des Kreises ist ein Schnellbus keine Alternative zur Reaktivierung der Bahnstrecke. Auf Grund der</p>	<p>Wir nehmen die Anmerkung zur Kenntnis.</p>

	<p>Linienführung (Straßenverhältnisse) und der Haltestellen sind keine Fahrzeitgewinne zu erzielen; eine Flächenerschließungslinie müsste trotzdem (wie bei der Schiene) aufrechterhalten werden. Eine Schnellbuslinie im eigentlichen Sinne ist hier aus unserer Sicht nicht umsetzbar. Auch das Bewertungskonzept auf S. 141 ff. betrachtet diese Schnellbuslinie nicht als sinnvoll.</p>	
394	<p>4.0 Fahrpreise und Tarife, S. 138</p> <p>Der Ansatz zur Fahrgaststeigerung durch Tarifstagnation bzw. durch Tarifsenkungen zeigt eindeutig, dass hiermit zwar mehr Fahrgäste, aber vor allem auch deutliche Mindereinnahmen generiert werden. Eine weitere Diskussion eines solchen Ansatzes ist nur möglich, wenn seitens des Landes/der LVS eine dauerhafte Gegenfinanzierung sichergestellt wird. Darüber hinaus birgt eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen ohne eine entsprechende Einnahmesteigerung auch die Gefahr, dass die Produktionskosten durch den Einsatz von größeren oder zusätzlichen Fahrzeugen ansteigen, auch hierfür wäre ggf ein entsprechender Ausgleich erforderlich.</p>	<p>Die zitierte Textpassage befindet sich im Kapitel "Plus-50-Prozent". Hier geht es darum zu beschreiben, was passieren müsste, um die Nachfrage um 50 % zu steigern. Das beschriebene Szenario (welches eines von vielen ist) geht davon aus, dass der Tarif deutlich gesenkt wird. Uns ist klar, dass eine deutliche Senkung der Tarife nur möglich ist, wenn den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen ausgeglichen werden. Darüber muss diskutiert werden. Unabhängig davon bezieht sich die Aussage lediglich auf die generelle technische Möglichkeit, Tarife zu ändern. Auch für Maßnahmen in anderen Bereichen wurden Entwicklungen unterstellt, die hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit mit den Verantwortlichen Stellen zu diskutieren sind (siehe Einleitung).</p>
395	<p>Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein, S. 143</p> <p><i>"Kiel – Oldenburg"</i></p> <p>Zentrale Frage ist die des Fahrgastpotenzials, v.a. unter Berücksichtigung der künftigen Trasse nach Kopenhagen über die Vogelfluglinie – dann wäre eine Realisierung evtl. leichter darstellbar, da zusätzlich zum Schnellbus eine Feinerschließung sichergestellt werden muss. Ohne dieses zusätzliche Potenzial, nur mit den vorhandenen Bedarfen, erscheint das Vorhaben unter Kosten- und Einnahmegerichtspunkten sehr problematisch.</p> <p>Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aufgabenträger das Finanzierungsrisiko für Schnellbuslinien tragen, nicht das</p>	<p>Das Gutachten zu den Schnellbuskorridoren in Schleswig-Holstein hat das Fahrgastpotenzial für die Schnellbuslinie Kiel-Oldenburg bewertet. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Einführung einer solchen Verbindung unter den von Ihnen getroffenen Annahmen zu vertretbaren Kosten möglich wäre.</p> <p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert werden.</p>

	<p>Land. Bei der Diskussion über die Weiterentwicklung des überregionalen Busangebotes müsste daher auch grundsätzlich die Möglichkeit einer Kostenerstattung durch das Land/die LVS den Aufgabenträgern gegenüber in Erwägung gezogen werden.</p>	
<p>110</p>	<p>Stellungnahme der Gemeinde Ascheberg zum landesweiten Nahverkehrsplan im Zuge des Beteiligungsverfahrens</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Gemeinde Ascheberg möchte hiermit folgende Stellungnahme abgeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> · die Abfahrtszeiten des Regionalzuges (dieser hält in Ascheberg) haben sich um ca. 30 Minuten verschoben - mit der Auswirkung: Für Pendler und Schüler verlängert sich der Weg zur Arbeit/Schule um eine Stunde. Reisende, die einen Anschlusszug erreichen wollen, haben eine deutlich längere Wartezeit, da die Anschlusszüge nur auf den Regionalexpresszug ausgerichtet sind. · Der Regionalexpresszug hält <u>nicht</u> in Ascheberg; dieser fährt aber auf der relevanten Zeitschiene des früheren Regionalzuges. · Es müssten in Ascheberg <u>alle</u> Züge halten, um die extreme Verschlechterung der Bahnnutzung für Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendler wieder rückgängig zu machen. · Desweiteren bitten wir an dem bereits in verschiedenen Schreiben an Ascheberger Bürger angekündigtem "<u>barrierefreien Ausbau</u>" des Bahnsteiges <u>bis 2016</u> festzuhalten und zügig umzusetzen. 	<p>Die Verschiebung der Abfahrtszeiten in Ascheberg um 30 Minuten war dem neuen Fahrplankonzept Kiel - Lübeck geschuldet. Mit Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes Netz Mitte 2014 werden insbesondere in Kiel die Anschlüsse nach Ascheberg deutlich verbessert. Ebenso wie heute in Lübeck, werden dann auch in Kiel die wichtigsten Relationen halbstündlich bedient, so dass lange Wartezeiten für Reisende aus Ascheberg entfallen. Weitere Verdichtungen bei den von Lübeck ausgehenden Linien sind als Teil des Szenarios "Offensive Nahverkehr" beabsichtigt.</p> <p>Im Rahmen des Schnell-Langsam-Konzeptes Kiel - Lübeck soll der Verkehr zwischen beiden Städten auf unter eine Stunde Fahrzeit beschleunigt werden. Ein Halt der Expresszüge in Ascheberg ist dabei nicht möglich.</p> <p>Der barrierefreie Ausbau der Station Ascheberg ist für 2016 geplant.</p> <p>Die Reaktivierung Ascheberg - Neumünster wird im Szenario "Plus 50 Prozent" betrachtet.</p>

	<p>· Die Reaktivierung der Bahnstrecke Plön-Ascheberg-Neumünster sollte vor dem Hintergrund der verschlechterten Anbindung an den Fernverkehr neu bewertet werden.</p> <p>· Die genannten Verschlechterungen bei der Bahnanbindung von Ascheberg - sollte entgegen unserer Stellungnahme daran festgehalten werden - werden durch ein erhöhtes Angebot an Busverbindungen aufgefangen werden müssen. Dafür wäre im 3. Regionalen Nahverkehrsplan Kreis Plön dann entsprechend Vorsorge zu treffen. Diese Belastungen, durch die vorgesehenen Einschränkungen bei der Bahn, träfen dann den Kreis.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>T. Steffens</p>							
111	<p>Zusammenfassung von Stellungnahmen der Gemeinden des Kreises Plön im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan mit Bezug auf die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberg:</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="296 1029 422 1057">Gemeinde</td> <td data-bbox="478 1029 659 1057">Stellungnahme</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="478 1068 957 1187">Als betroffene Anliegergemeinde sind noch folgende Voraussetzungen zu klären : - Die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinde, z. B. bei der Ausgestaltung möglicher Park-and-Ride-Einrichtungen sind darzustellen.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="296 1195 401 1222">Prasdorf</td> <td data-bbox="478 1292 905 1349">- Die Anbindung von Prasdorf zur Haltestelle in Probsteierhagen muss</td> </tr> </table>	Gemeinde	Stellungnahme		Als betroffene Anliegergemeinde sind noch folgende Voraussetzungen zu klären : - Die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinde, z. B. bei der Ausgestaltung möglicher Park-and-Ride-Einrichtungen sind darzustellen.	Prasdorf	- Die Anbindung von Prasdorf zur Haltestelle in Probsteierhagen muss	<p>Zu den Stellungnahmen der einzelnen Kommunen/ anderen Trägern öffentlicher Belange:</p> <p>Prasdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umfeldgestaltung von Stationen liegt in der Verantwortung der betroffenen Kommune. Sie entscheidet über Qualität und Umfang der Anlagen. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die geplanten Infrastrukturmaßnahmen zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten seitens des Landes zu fördern. Zur planerischen Unterstützung der Kommunen werden 2014 regelmäßig tagende Arbeitsgruppen unter Beteiligung des Landes, der Kreisverwaltung Plön und der zuständigen Amtsverwaltung eingerichtet. - Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden. <p>Passade:</p>
Gemeinde	Stellungnahme							
	Als betroffene Anliegergemeinde sind noch folgende Voraussetzungen zu klären : - Die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinde, z. B. bei der Ausgestaltung möglicher Park-and-Ride-Einrichtungen sind darzustellen.							
Prasdorf	- Die Anbindung von Prasdorf zur Haltestelle in Probsteierhagen muss							

	<p>durch einen im Stundentakt ausgestalteten Fahrplan verbessert werden, um auch die Vorteile einer Bahnverbindung nutzen zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung des Hauptbahnüberganges (Moorhörn). - Lösungsvorschläge für die privaten Bahnübergänge - Lärmimmission der Bahn <p>Passade</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzept für Zubringung zur Bahn erstellen - Mehrkosten für die Gemeinde sind zu ermitteln - Regelung der Kostenübernahme für zusätzliche Ausrüstung bei Bahnunfällen durch die Freiwillige Feuerwehr <p>Schönberg</p> <p>Die Ertüchtigung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg-Schönberger Strand bietet erhebliche Chancen für die Region, den Berufspendlern bei einer guten Verknüpfung mit den Bussen der VKP und der KVG in Kiel ohne Nutzung des eigenen PKW zur Arbeit und zurück zu gelangen. Dieses kann ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz sein und weiterhin zukunftsfähig wirken, da die Energiepreise steigen und auch die Kosten für Parkraum eher zunehmen werden.</p> <p>Weiterhin bietet diese Bahnanbindung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die öffentlichen Bahnübergänge werden grundsätzlich technisch gesichert. - Es werden für alle privaten Bahnübergänge, gemeinsam mit einem externen Gutachter, Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. - Die Lärmimmission wird vorab gutachterlich untersucht. - Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden. - Mögliche Kosten für die Gemeinde Passade werden ermittelt. Es ist derzeit nicht ersichtlich, dass die Gemeinde Passade finanziell belastet wird. - Es ist nicht bekannt, dass eine Freiwillige Feuerwehr eine spezielle Ausrüstung für Bahnunfälle benötigt. <p>Schönberg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Unterstützung für diese Maßnahme durch die Gemeinde Schönberg wird seitens des Landes begrüßt. <p>Barsbek/ Lutterbek/ Wisch/ Krokau/ Ostseebad Laboe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden. <p>Amt Probstei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden. <p>Akademie für ländliche Räume:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Unterstützung für diese Maßnahme durch die Akademie für ländliche Räume wird seitens des Landes begrüßt. - Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden.
--	--	---

	<p>Potential für die touristische Entwicklung der Region zu einer klimafreundlichen Reiseregion, in der Urlaub ohne Auto möglich wird.</p> <p>Sehr positiv wird bewertet, dass bei der Ertüchtigung des Schienenverkehrs auf die Interessen der Museumsbahn einzugehen ist. Auch dieses wird von der Gemeinde Schönberg sehr unterstützt, da die Museumsbahn einen erheblichen kulturellen und wirtschaftlichen Wert für den Tourismus in der Region erlangt hat.</p> <p>Vor einer abschließenden Bewertung muss noch auf die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Kiel - Schönberg eingegangen werden (vgl. Abschnitt 7.2.1 ff). Natürlich wird sich die Reaktivierung auf die Parallelverkehre auswirken. Verständlich ist sicher auch, dass eine Detailplanung zum jetzigen Zeitpunkt nur schwerlich entwickeln lässt. Gleichwohl handelt es um eine bedeutsame Maßnahme in der Probstei mit vielfältig denkbaren positiven wie negativen Auswirkungen in nahezu sämtlichen Lebensbereichen. Diese bedürfen unbedingt einer gesonderten detaillierten Untersuchung und Abstimmung der Verkehrsträger insbesondere mit den Schulen und den Kommunen. Es muss jeder Versuch unternommen werden, dass möglichst beide Verkehrsträger (SPNV und ÖPNV) positiven Nutzen haben können. Hierbei kann die geschickte Planung der Zubringerverkehre (Querverbindungen) zu den Haltestellen/Schulen bzw. die</p> <p>Gemeinden Barsbek, Lutterbek, Wisch, Krokau und Ostseebad Laboe</p>	<p>Dobersdorf:</p> <p>- Die ÖPNV-Erschließung der Gemeinde Dobersdorf wird sich durch die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehr nicht verschlechtern. Die vorgetragene Idee einer Verbesserung der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel, auch durch alternative Bedienungsformen wird seitens des Landes begrüßt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Konzeptes, die 2014 in enger Abstimmung zwischen Land und dem Kreis Plön fortgesetzt werden soll, wird über die Anbindung der Umlandgemeinden an die neuen Stationen beraten werden. Auch alternative ÖPNV-Formen sollten hierbei Berücksichtigung finden.</p>
--	--	--

Stärkung der eingangs hervorgehobenen Linie Laboe-Schönberg einen wichtigen Beitrag leisten. Letztere Linie gewinnt auch an Bedeutung durch die jedenfalls im Sommer vorhandene Anbindung an die Landeshauptstadt Kiel über die Schifffahrt. Der Bezug auf ein Bus/Bahn/Konzept aus Januar 2012 ist hierfür jedenfalls nicht ausreichend.

...Dabei ist die Queranbindung aus den Gemeinden an die Eisenbahntrasse ebenfalls zu betrachten, wobei sich dieses aus dem noch zu erstellenden Bus-Bahn-Konzept ergeben mag...

Unabhängig von den Stellungnahmen zum RNVP erreichte uns eine "Resolution der Gemeinde Dobersdorf zur Reaktivierung der Kiel – Schönberg Eisenbahn":

"Eine Bahnstrecke Schönberger Strand – Kiel würde für Dobersdorf keine nennenswerten Vorteile bringen. Vielmehr ist zu befürchten, dass es eine Ausdünnung der Busverbindungen geben wird. Hinsichtlich der Buslinien von Schönberg nach Kiel ist bereits jetzt zu hören, dass bei Inbetriebnahme einer Bahnverbindung die Busse nur noch stündlich fahren würden.

Vordringlich für Dobersdorf sind bessere Verkehrsverbindungen von Lilienthal und Tökendorf aus vor allem in Richtung Kiel und Preetz. Die Gemeindevertretung appelliert an die VKP und den Kreis hier tätig zu werden. Dies könnte auch durch den Einsatz

	<p>von Anruf-Taxis erfolgen. Hinsichtlich der Kosten bei einer finanziellen Unterdeckung wird auch an das Land appelliert, ggfls. Zuschüsse zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Dieser Appell ist auch deshalb angezeigt, weil nach jetziger Kostenschätzung die Bahnstrecke rd 30 Mio. Euro Investitionskosten und zudem einen laufenden Zuschussbedarf erfordern."</p>	
112	<p>Zusammenfassung von Stellungnahmen der Gemeinden des Kreises Plön im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum 3. Regionalen Nahverkehrsplan mit Bezug auf die Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg</p> <p>Gemeinde Stolpe: Sofern es tatsächlich in grauer Ferne zu einer Reaktivierung der Bahnlinie Neumünster-Ascheberg kommt, muss generell die Vertaktung und Anbindung mit den Buslinien neu auf die Tagesordnung. Der Verfasser sieht dieses, zumindest in einem überschaubaren Zeithorizont, noch nicht als realistisch an. Wenngleich aus Sicht des Verfassers eine Aufhebung der Bahnstrecke auf keinen Fall betrieben werden sollte. Leidvolle Erfahrungen mit der Bahnlinie Kiel-Bad Segeberg aus Ende der 50iger Anfang der 60iger Jahre sprechen hier eindeutig gegen. Dies muss auch bei regionalen Bauplänen und Planungen Berücksichtigung finden.</p>	<p>Erwiderung zur Stellungnahme der Gemeinde Stolpe:</p> <p>Selbstverständlich müsste eine Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg durch die Erstellung eines Bahn-Bus-Konzeptes begleitet werden. Eine Reaktivierung steht derzeit nicht auf der Tagesordnung, sollte jedoch langfristig möglich bleiben. Daher soll die Strecke auch wieder in den Infrastruktursicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG aufgenommen werden.</p> <p>Erwiderung zur Stellungnahme der Gemeinde Belau:</p> <p>Nur durch eine Beibehaltung der Widmung als Eisenbahnstrecke wird eine spätere Wiederinbetriebnahme möglich sein. Ein vollständiger Neubau der Strecke würde ein Vielfaches an Kosten verursachen und daher kaum möglich sein. Es wird sich daher für einen Fortbestand der Widmung als Eisenbahnstrecke ausgesprochen.</p>

	<p>Gemeinde Belau: Die Gemeinde spricht sich für ein Entwidmungsverfahren der Bahnstrecke aus.</p>	
113	<p><u>Beschluss:</u></p> <p>Die Gemeindevertretung beschließt, dass die Gemeinde Probsteierhagen gegenüber der Landrätin des Kreises Plön zur Stadtrionalbahn (SRB) Region Kiel gemäß vorliegendem Antrag der CDU-Fraktion vom 20.10.2011 Stellung nimmt.</p> <p>Antrag der CDU-Fraktion:</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Probsteierhagen zur Stadtrionalbahn (SRB) Region Kiel</p> <p>Bezug: Schreiben der Landrätin des Kreis Plön vom 14.09.2011, Az.: 1201-SRB Probsteierhagen, 20. 10 2011</p> <p>Die Gemeinde Probsteierhagen begrüßt die Entscheidung des Kreises Plön, die Gemeinden zur Entscheidungsfindung über die Fortführung des Projektes "Stadtrionalbahn" (SRB) Region Kiel mit einzubeziehen.</p> <p>In dem Projekt ist die Reaktivierung der Kleinbahntrasse Kiel — Schönberg geplant. Die Trasse verläuft durch die Gemeinde Probsteierhagen und befindet sich in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung der Gemeinde.</p> <p>Zu den in dem Schreiben der Landrätin des Kreises Plön</p>	<p>Die Stellungnahme der Gemeinde Probsteierhagen zur Stadtrionalbahn vom 20.10.2011 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Forderungen werden in den Gesprächen zur Reaktivierung berücksichtigt, soweit sie nicht die StadtRegionalBahn betreffen.</p>

vom 14. 09. 2011 angesprochenen Fragen nimmt die Gemeindevertretung der Gemeinde Probsteierhagen wie folgt Stellung:

1. Der Ausbau der Bahntrasse Kiel Schönberg hat für die Gemeinde Probsteierhagen keine wirtschaftliche Bedeutung.

Auch wird das Mobilitätsangebot für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde nicht erhöht, sondern für eine Flächengemeinde wie Probsteierhagen verschlechtert. Gerade, weil der ÖPNV für die Gemeinde einen hohen Stellenwert hat, lehnt die Gemeindevertretung den Ausbau der Bahntrasse und damit die Reaktivierung der Bahnverbindung Kiel — Schönberg ab.

Die Gemeinde verfügt bereits jetzt über eine sehr gute ÖPNV- Verbindung nach Kiel sowie nach Schönberg mit fünf wohnortnahen Haltestellen, die noch durch zwei weitere Haltestellen durch die Verbindung über Tökendorf— Schönhorst ergänzt werden. Weiterhin wird durch die Querverbindung über Tökendorf— Schönhorst der Ortsteil Wulfsdorf der Gemeinde erschlossen.

Auch sind die Einsatzzeiten sehr bürgerfreundlich.

Bei einem Ausbau der Bahnstrecke und der damit verbundenen Reaktivierung der Bahnverbindung würde es im Gemeindegebiet lediglich eine bzw. zwei Haltestellen geben, die keinesfalls für die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger wohnortnah wären.

2. Die Gemeinde Probsteierhagen ist zu einer direkten Finanzierung (Beitritt zu einer kommunalen Trägergesellschaft, Defizitabdeckung, Planungskosten) nicht bereit.

3. Die Gemeinde Probsteierhagen lehnt ebenfalls **eine** indirekte Finanzierungsbeteiligung durch eine Erhöhung der Kreisumlage ab.

Schon jetzt ist die Kreisumlage im Haushalt der Gemeinde mit einem Betrag in Höhe von ca. einer halben Million Euro die größte nicht investive Summe. Eine weitere Erhöhung der Kreisumlage würde die Investitionskraft der Gemeinde noch weiter mindern. Auch eine Bereitstellung von Flächen für die Infrastruktur, wie Park+Ride-Parkplätze sowie den Ausbau der Haltestellen sowie eine Beteiligung an den Sicherungsmaßnahmen an Kreuzungspunkten der Bahntrasse mit den gemeindlichen Straße leimt die Gemeinde ab.

4. Die Gemeindevertretung der Gemeinde Probsteierhagen ist der Meinung, dass es sich bei dem Projekt "Stadtregionalbahn Kiel" nicht um eine wirtschaftliche, sondern um eine politische Entscheidung handelt. Solche politischen Entscheidungen sollten jedoch unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der Bürgernähe getroffen werden. Da diese Wirtschaftlichkeit des Projektes "Stadtregionalbahn Kiel" und damit auch die Reaktivierung der Bahnverbindung Kiel — Schönberg - Kiel nach Meinung der Gemeindevertretung Probsteierhagen nicht gegeben ist, schlägt die Gemeindevertretung der Gemeinde Probsteierhagen die Ablehnung des Projektes durch den Kreistag des Kreises Plön vor. In diesem Zusammenhang wird auf den Beschluss der Gemeindevertretung zum Ausbau der Kleinbahntrasse Kiel-Schönberg zur Stadtregionalbahn in der Sitzung am 12. 07. 2010 hingewiesen. (Dieser Beschluss wurde dem Kreis Plön über das Amt Probstei übersandt.) 5. Hinsichtlich einer Bürgernähe des ÖPNV für das Amt Probstei sowie der angrenzenden Region schlägt die Gemeindevertretung die Prüfung einer Einbeziehung des gesamten Amtsbereiches sowie der angrenzenden Region in den ÖPNV vor. Eine solche

	<p>Einbeziehung wäre sicherlich ökologisch sinnvoller und auch wirtschaftlicher als die Reaktivierung der Kleinbahntrasse Kiel — Schönberg - Kiel mit einem vermehrten Quell- und Zielverkehr aus der Fläche auf die zentralen Orte Schönberg und Probsteierhagen. Rolf Timm Fraktionsvorsitzender</p>	
114	<p><u>Beschluss</u> <u>aus der 3. öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des am 26.05.2013 gewählten Kreistages vom 14.11.2013</u></p> <p><u>TOP:</u> 6</p> <p>Vorlage: 101/13 Beratung und Beschlussfassung der Stellungnahme zum Entwurf 'des 4. landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP)</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Kreis gibt gegenüber der LVS Schleswig-Holstein zum Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans 2013 — 2017 die als Anlage zur Vorlage beigefügte Stellungnahme in Form der Abänderung durch den beschlossenen Antrag der UWG-Kreis Plön Fraktion (AN/KT/2013/0041) ab.</p> <p>Der Plöner Kreistag nimmt den Beschluss der Landesregierung zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Kiel — Schönberg zur Kenntnis. Der Kreis Plön wird die</p>	<p>Für die Strecke Bad Malente - Gremsmühlen - Lütjenburg wird auch langfristig keine Perspektive im SPNV gesehen. Dem Wunsch, im LNVP festzuschreiben, dass die Strecke nicht entwidmet werden soll, kann daher nicht entsprochen werden.</p> <p>Die Strecke Neumünster - Ascheberg soll hingegen wieder in den Infrastruktursicherungsvertrag aufgenommen werden. Die entsprechenden Textpassagen im LNVP werden korrigiert. Langfristig wird hier das Potenzial für eine Streckenreaktivierung im SPNV gesehen.</p>

VKP —Busfahrpläne auf die Eisenbahnfahrpläne von "Hein Schönberg" abstimmen.

"Eisenbahnstrecke NMS - Ascheberg" :
"Eisenbahnstrecke Malente —Lütjenburg"

1. Beschlussvorschlag:

Im LNVP für die Jahre 2014 - 2017 ist darzulegen, dass die Eisenbahnstrecke NMS -Ascheberg reaktiviert wird. Folgendes ist festzuschreiben:

1. Keine Entwidmung der Strecke NMS - Ascheberg
2. Vertragliche Sicherung der Strecke (falls nötig)
3. Aufnahme von Planungen zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke NMS -Ascheberg ab 2014 nach dem Maßnahmenmuster von "Hein Schönberg" (Eisenbahnstrecke Kiel — Schönberg); Finanzierung wie bei "Hein Schönberg".

2. Beschlussvorschlag:

Im LNVP wird festgeschrieben, dass die Eisenbahnstrecke Malente — Lütjenburg nicht entwidmet wird.

Stimmenverhältnis:

Ja-Stimmen: 25 Nein-

	Stimmen: 19 Enthaltung: 0	
116	<p>Bürgerinitiative "Bürger für den Bus — gegen die Bahn" Probsteierhagen, den 10.11.2013</p> <p>Konrad Gromke Blomeweg 10 24253 Probsteierhagen</p> <p>An Herrn Kreispräsidenten Sönnichsen Frau Landrätin Ladwig den Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Tourismus</p> <p>-Herrn Berwald- Hamburger Straße 24306 Plön</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP)</p> <p><u>hier:</u> Reaktivierung der Kiel-Schönberger Eisenbahn</p>	<p>Die durch den Kreis Plön versandte Stellungnahme der Bürgerinitiative "Bürger für den Bus - gegen die Bahn" wird zur Kenntnis genommen. Die Forderungen werden in den Gesprächen zur Reaktivierung berücksichtigt, soweit sie nicht die StadtRegionalBahn betreffen.</p>

Sehr geehrte Frau Ladwig,

sehr geehrter Herr Sönnichsen,

sehr geehrter Herr Berwald!

Die Bürgerinitiative "Bürger für den Bus — gegen die Bahn" hat zur Kenntnis bekommen, dass in der kommenden Woche im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus und im Kreistag über die eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf des 4. LNVP beraten bzw. entschieden werden **soll**. Es hat sich gegen die Reaktivierung der Bahnlinie Kiel-Schönberg eine Bürgerinitiative gegründet, die dieses Vorhaben ablehnt. Nachfolgend einige Gründe, die zu dieser Ablehnung geführt haben bzw. führen.

Die Bürgerinitiative (BI) hat bei einer möglichen Reaktivierung der Bahnlinie Kiel-Schönberg Bedenken bei

- der Ausdünnung der Buslinien -insbesondere für die Schülerbeförderung-

- den weiteren Wegen zu den Haltestellen

- der Gefährdung an der Strecke und an den Bahnübergängen

- den Emissionen

der Akzeptanz und Nutzung der Bahn mit entsprechenden Defiziten und

<p>- den Angaben über die Baukosten.</p> <p>Die Busse der VKP mit den Linien 200 und 201 fahren derzeit zu den Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten, tagsüber durchschnittlich alle 30 Minuten. Die Busse halten in allen Dörfern an der Strecke, teilweise sogar mehrfach (Schönkirchen 4 Haltestellen, Probsteierhagen 5 Haltepunkte). Das bedeutet kurze Wege vor allen Dingen für Schulkinder und ältere Menschen.</p> <p>Die Bahn soll nach den Planungsvorgaben mit 80 — 100 Stundenkilometern auf der Strecke fahren, um in 27 Minuten von Kiel nach Schönberg und umgekehrt gelangen zu können. Ein Lärmschutz für die Anlieger der Bahnstrecke ist nicht vorgesehen. Im Bereich der alten Bahnschiene hat sich in den letzten Jahrzehnten eine reichhaltige Fauna und Flora entwickelt. Es sind Rückzugsgebiete für Reh- und Niederwild entstanden. Durch die hohe Geschwindigkeit und Geräusentwicklung des Zuges (u. a. durch Signale) und Häufigkeit der Fahrten muss hier mit erhöhtem "Fallwild" gerechnet werden.</p> <p>Die Bahn soll alle Stunde von 5.00 — 24.00 Uhr mit Haltestellen in Kiel-Hbf., Kiel-Ellerbek, Oppendorf, Schönkirchen, Probsteierhagen, Schönberg und Schönberger Strand fahren. Dörfer wie Passade und Fiefbergen und Ortsteile erhalten keine Haltestelle, womit die Bürger/innen in diesen Bereichen gezwungen sind, längere Wege in Kauf zu nehmen, um die Bahn überhaupt nutzen zu können.</p> <p>Der Bahnhof in Probsteierhagen wird nach dem neusten Sachstand aus Platzgründen im Ortsteil Hagen (Lindenstraße) erstellt werden; d. h., der gesamte Zubringerverkehr (Pkw's und Busse) aus Richtung Döbersdorf und Prasdorf muss die Alte Dorfstraße durchfahren, um ggf. den Zug nutzen zu können. Dies</p>	
--	--

ergibt eine erhöhte Belastung der engen Ortsdurchfahrt.

Die bisherige Schülerbeförderung, die auch als Linienverkehr dient, ist auf den Schulbeginn und das Schulschluss der im Einzugsbereich liegenden Schulen (Heikendorf, Wellingdorf, Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg) abgestimmt. Die Zubringerbusse richten sich nach dem Entwurf eines Bus-/Bahn-Konzeptes nicht nach diesen Zeiten, sondern nach den Fahrzeiten des Zuges. Die Fahrzeiten des Zuges sind durch die Nutzung des Hauptbahnhofes in Kiel minutengenau vorgegeben und verschlechtern bzw. verteuern die Schülerbeförderung für die Gemeinden und Schulverbände erheblich. Auch zusätzliche Betreuungszeiten und damit weitere Kosten in den Schulen zu Lasten der Gemeinden sind zu befürchten.

Nach einem Gutachten aus dem Jahre 2000 sollen die Strecke Kiel-Schönberg täglich 1.500 Fahrgäste nutzen und von Schönberg zum Schönberger Strand zusätzlich 400. Diese Zahlen, die von uns angezweifelt werden, sind von einem Büro aus München "hochgerechnet" worden. Das Nutzungsverhalten unserer Bürgerinnen und Bürger wurde nicht erfragt. Den "Kieler Nachrichten" vom 01.11.2013 war unter dem Beitrag "Schneller von Lübeck nach Kiel" zu entnehmen, dass auf der Strecke Kiel — Rendsburg täglich 1.460 Personen befördert werden. Hier wird das dreifache an Einwohnern an der Bahnlinie erfasst und es besteht die Möglichkeit der Weiterfahrt nach Schleswig und Husum. Es besteht Erklärungsbedarf, wie diese Zahlen auch von Kiel nach Schönberg erzielt werden sollen.

Die Mobilität wurde in den letzten Jahr durch Ausbau des Ostringes und der B 502 mit hohen Kosten auch für die Probstei verbessert. Wir sehen die Gefahr, dass bei zu geringer Akzeptanz der Bahn und zu hohen Fehlbeträgen -auch im Busbetrieb- der Busverkehr ganz eingestellt wird.

Schon jetzt geht die LVS davon aus, dass der Bahnbetrieb sich finanziell nicht tragen wird. Die Höhe des möglichen Defizits wird mit jährlich 1,4 -1,7 Mio. EURO beziffert.

Die durch die Reaktivierung der Bahn auf die Bürgerinnen und Bürger zukommenden Kosten und der auftretenden Defizite durch die "Ausdünnung" bei den Verkehrsbetrieben Kreis Plön (VKP) sind bisher nicht bekannt.

Für die Realisierung der Bahn ist ein "gesamtwirtschaftlicher Nutzen" Voraussetzung. Ein "gesamtwirtschaftlicher Nutzen" wird von der BI angezweifelt. Grundlage bilden auch "Reisezeitgewinne", die längeren Bus-, Pkw-, Fuß-, oder Radwege wurden nicht berücksichtigt.

Die Bindung der Haushaltsmittel des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den Schienenverkehr läuft nach Informationen der BI mit dem Jahre 2013 aus. Nach Auffassung der BI sollten die Baukosten und laufend auftretenden Unterschüsse bei der Bahn und dann auch dem Busbetrieb vorrangig in eine Verbesserung der Busanbindungen, umweltfreundlichere Busse und die Unterhaltung und Herrichtung der Straßen und Wege investiert werden.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese Stellungnahme den Ausschussmitgliedern und Kreistagsabgeordneten noch vor den Sitzungen zur Kenntnis geben könnten.

Konrad Gromke

(Einer der Sprecher der BI)

--	--	--

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
304	<p>1. Gemeinsame Stellungnahme der Kommunalen-Aufgabenträger im VRK zum LNVP</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des LNVP des Landes Schleswig-Holstein und begrüßen die im vorliegenden Entwurf zum Ausdruck kommenden Bestrebungen zur weiteren Attraktivitätssteigerung im ÖPNV des Landes. Dies dient der auch von uns unterstützten Zielsetzung, noch mehr Menschen zur Nutzung von Bus, Bahn und Fähre zu bewegen und den bisherigen erfolgreichen Weg im Hinblick auf die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsangebote weiter zu beschreiten. Demzufolge sind wir im Rahmen unserer Möglichkeiten selbstverständlich bestrebt, hieran aktiv mitzuwirken. Auch durch Vertiefung der Kooperation und Integration innerhalb unserer eng verflochtenen Region wollen wir weiterhin einen Beitrag hierzu leisten.</p> <p>Ein aus unserer Sicht sehr kritischer Punkt ist in diesem Zusammenhang jedoch die Frage der Finanzierung. Ergänzend zu den jeweiligen Stellungnahmen zu konkreten Zielen des LNVP sind die kommunalen Aufgabenträger im VRK (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde) daher übereingekommen, einige grundsätzliche Aspekte des vorliegenden Entwurfs zum 4. LNVP nachfolgend einheitlich darzustellen.</p> <p>In der gesamten Frage der Finanzierung fehlt es dem LNVP-Entwurf an Schlüssigkeit. Es wird in dieser Hinsicht im Prinzip lediglich auf die Fortschreibung des Status quo</p>	<p>Welche ÖPNV-Maßnahmen sind sinnvoll bzw. nötig, um möglichst viele Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen? Mit dieser Frage beschäftigt sich der LNVP.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Szenario "Offensive Nahverkehr" beschrieben. In 3.2.1/3.2.2 wird dargestellt, dass die Mittel, sofern sie im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen bzw. dynamisiert werden, ab 2019 nicht für den nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets "Offensive Nahverkehr" vorgehaltenen Angebotsumfang ausreichen. Daher beschreibt der LNVP gleichzeitig, welche Änderungen (Einnahmeverbesserungen) zur Verbesserung der finanziellen Situation erforderlich sind. Damit wird auch gegenüber dem Bund dokumentiert, dass die für die Stärkung des ÖPNV erforderlichen Maßnahmen insbesondere aufgrund der derzeitigen Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte der DB AG, langfristig nicht finanzierbar sind.</p> <p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Der LNVP wird hinsichtlich der Kritik an einigen Formulierungen überprüft und ggf. überarbeitet.</p> <p>Zum Thema: "Szenario 50-Plus".</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert.</p> <p>Zur Abgrenzung der "Szenario 50-Plus" wird im Vorwort des Ministers eine</p>

<p>abgestellt (vgl. Kap. 3.1. und 3.2), wobei ersichtlich wird, dass unter diesen Bedingungen vsl. ab 2018/19 mit ernststen Finanzierungsproblemen bereits für die im originären Verantwortungsbereich des Landes (SPNV) liegenden Angebote zu rechnen ist. Dabei finden Risiken, die z.B. aus der auslaufenden GVFG-Förderung erwachsen, noch nicht einmal Berücksichtigung. Weiterhin – und das ist für uns von besonderer Brisanz – wird von der bisherigen Praxis der festgeschriebenen (d.h. nicht dynamisierten) Kommunalisierungsmittel ausgegangen. Dabei sind bereits heute die Kosten für das bestehende ÖPNV-System, soweit es in unserem Zuständigkeitsbereich liegt, von uns nur noch schwer zu finanzieren. Wir können hier keine Perspektive erkennen, wie zusätzlich zu den ohnehin in den kommenden Jahren zu erwartenden Kostensteigerungen die angestrebten Attraktivitätssteigerungen, soweit sie in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, finanziert werden sollen. Die Ausschöpfung der in 3.2.2 aufgezeigten Möglichkeiten zu Einsparungen reichen u. E. hierfür bei weitem nicht aus. Auf der anderen Seite ist angesichts der angespannten Finanzlage bei den Kommunen keine Aufstockung der ÖPNV-Mittel möglich.</p> <p>Der Kreis Rendsburg-Eckernförde nimmt – in Übereinstimmung mit den anderen beiden VRK-AT – überdies die Position ein, dass Mehrbelastungen zunächst nicht darstellbar sind, wenn sie nicht an anderer Stelle durch Entlastungen kompensiert werden. Zwar entspricht dies dem erwähnten Ziel der Steigerung der Effizienz der vorhandenen Mittel, jedoch wird nicht ersichtlich, wie der "Spagat" zu den gewünschten Qualitätssteigerungen bewerkstelligt werden kann.</p> <p>Im Hinblick auf den 2. Band "Plus 50 Prozent" geben wir zu bedenken, dass im Interesse eines richtigen Verständnisses v.a. durch "Nicht-Insider" aus unserer Sicht wesentlich deutlicher herausgestellt werden muss,</p>	<p>Klarstellung erfolgen.</p>
---	-------------------------------

	<p>dass es sich bei den Inhalten dort nicht in erster Linie um tatsächliche Planungsziele bzw. Vorhaben handelt, sondern hiermit v.a. ein Beitrag zur Versachlichung der politischen Diskussion um eine "Verkehrswende" geleistet werden soll, indem die hierfür erforderlichen Maßnahmenpakete und damit verbundenen Aufwendungen aufgezeigt werden.</p>	
305	<p>2.1. Verwaltungsseitige Stellungnahme zum Verfahren:</p> <p>Das Beteiligungsverfahren ist in der vorgegebenen Form so nicht zumutbar, um eine Beteiligung sowohl der Kreisgremien als auch der örtlichen Ebene, wozu sich der Kreis entschieden hat, sicherzustellen. Eine Beteiligung mit einem Zeitrahmen von nur 6 Wochen ließ eine qualifizierte Befassung, insbesondere der Kreisgremien, nicht zu. Den von uns eingebundenen Ämtern und Kommunen war es kaum möglich, den Entwurf ausführlich zu prüfen, Auswirkungen auf die jeweilige Region herauszuarbeiten und ggf. Änderungsvorschläge zu unterbreiten. Letztlich konnte die örtliche Ebene zwar förmlich beteiligt werden, es wurde ihr jedoch kaum Gelegenheit gegeben, fundierte Stellungnahmen zu erarbeiten.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auf vergleichbare Planverfahren des Landes verwiesen, die wesentlich längere Bearbeitungszeiten ermöglichen (z.B. Regionalplanung).</p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis. Der Zeitplan war zweifelsfrei straff.
306	<p>Zu Kapitel 1.2, Bevölkerungsstruktur:</p> <p>Die Ausführungen zur Bevölkerungsstruktur und demografischen Wandel sollten um die damit einhergehenden Konsequenzen für den ÖPNV ergänzt werden. Für einen vergleichsweise dünn besiedelten Kreis</p>	<p>Zu Kapitel 2.1: Es wird noch ein Hinweis zu den Auswirkungen aufgenommen.</p> <p>Zu S. 15: Der genannte Satz wird überarbeitet.</p>

ist der Wandel für uns im Hinblick auf die ÖPNV-Gestaltung mit Herausforderungen verbunden. Folgende Erläuterungen dazu aus unserem RNVP: "Die mit der Bevölkerungsdichte verbundenen, oftmals geringen Nachfragepotenziale werden voraussichtlich noch weiter geschwächt, zumal die Änderung in der Alterszusammensetzung eine Verlagerung von (potenziellen) Kunden, die täglich zu bestimmten Zeiten konzentriert auftreten und in bedeutendem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind (Schülerinnen/Schüler), hin zu solchen, die weniger häufig Fahrten unternehmen, dabei aber sowohl hinsichtlich der Zeiten als auch der Fahrwege stark unterschiedliche Bedürfnisse haben (davon immer weniger ohne PKW-Verfügbarkeit), bewirkt. Ferner ist es in vielen Teilen des Kreises nicht möglich, an die Belange der unterschiedlichen Kundengruppen spezifisch angepasste, differenzierte ÖPNV-Angebote anzubieten; vielmehr gilt es, mit begrenztem Aufwand möglichst allen Nachfragegruppen simultan gerecht zu werden; dass hierbei nur Kompromisslösungen hinsichtlich der gruppenspezifischen Anforderungen möglich sind, liegt auf der Hand. Diese Problematik wird durch den Bevölkerungsrückgang, gerade außerhalb der Verdichtungsräume, verstärkt."

Zu S.15, 3. Absatz:

"Der Fahrschüleranteil wird deutlich steigen. Durch die längeren Reisewege wird sich die Verkehrsleistung im Schülerverkehr sogar trotz sinkender Schülerzahlen erhöhen". Es sollte heißen, dass Fahrschüleranteil und Verkehrsleistung steigen können. Richtig ist, dass die Bevölkerungsrückgänge der betroffenen Jahrgänge nur abgeschwächt auf Nachfrage und Fahrleistung durchschlagen. Ob damit letztlich eine Steigerung der Verkehrsleistung verbunden sein wird, ist nicht gesichert.

307	<p>Zu Kapitel 1.7, Klimaschutz und Verkehr</p> <p>Zum Punkte "Auslastung" sollte ergänzt werden, dass die Verkehrsstärken auf vielen Relationen so niedrig sind, dass bei Schaffung von Angeboten, die hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Schnelligkeit überhaupt erfahrungsgemäß dazu geeignet sind, Autofahrer zum Umstieg zu veranlassen, die zu erwartende Inanspruchnahme (besonders außerhalb von Hauptverkehrszeiten) in der Tat eine in obigem Sinne höchst problematische Fahrzeugauslastung bedingen würde.</p> <p>In Verbindung damit sollte auf alternative Angebotsmöglichkeiten (flexible Bedienformen) eingegangen werden, bei denen z.B. unnötige Leerfahrten durch die Notwendigkeit einer vorherigen Fahrtwunschanmeldung vermieden werden können.</p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.
308	<p>Zu S.54, 2. Absatz:</p> <p>Die Formulierung, "die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Nahverkehrs sind also trotz des Einwohnerrückgangs und des demografischen Wandels insgesamt günstig" ist so, zumindest für den ÖSPV, irreführend. Bei einer ländlichen Raumstruktur, wie im Kreis Rendsburg-Eckernförde, ist insbesondere der erwähnte demografische Wandel und die damit verbundenen Folgen, für die Entwicklung des Nahverkehrs ungünstig. Verbunden mit der Unsicherheit der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV kann demgemäß von keiner "insgesamt günstigen" Ausgangslage gesprochen werden.</p>	Wir stimmen zu, dass es um große Herausforderungen geht. Dennoch beurteilen wir die Lage nicht ausweglos. Die Aussage auf dieser Seite zielt vorrangig auf die Entwicklung ÖPNV-Kundenpotenzials ab. Der genannte Satz wird noch klarer formuliert.
309	<p>Zu S.65, 3. Absatz:</p>	Das vorgehen des Kreises Rendsburg-Eckernförde zum barrierefreien Ausbau

	<p>Das Thema Barrierefreiheit wird auch im aktuellen RNVP eingehend berücksichtigt. Hinsichtlich der Umsetzung muss bedacht werden, dass diese nur sukzessive erfolgen kann mit dem Ziel, zunächst auf den Hauptstrecken ein verlässliches Grundangebot barrierefreier ÖPNV-Verbindungen sicherzustellen. Im Anschluss an die Aufstellung des RNVP wird der Kreis einen Maßnahmenplan zur Barrierefreiheit im ÖPNV unter Beteiligung des Kreis-Behindertenbeauftragten und weiterer Interessenvertreter Behinderter und der Senioren erstellen, der die in den nächsten Jahren konkret umzusetzenden Maßnahmen aufzeigt, wobei während der Laufzeit des RNVP eine kontinuierliche politische Diskussion und konkretisierende Weiterentwicklung im Bereich der Einzelmaßnahmen stattfinden wird.</p>	<p>des ÖPNV wird von der LVS positiv zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wichtig ist, dass für den Umfang des barrierefreien Ausbaus die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG gelten. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. § 62 (2) PBefG ermächtigt das Land Schleswig-Holstein Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den kommunalen Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p>
<p>310</p>	<p>Zu S.74,5. Absatz:</p> <p>Die Erfassung der Haltestellensituation wird derzeit vom Kreis durchgeführt, um im Maßnahmenplan Barrierefreiheit ein mögliches Ausbauprogramm Haltestellen dazustellen. Zu beachten ist dabei, dass die Straßenbaulast i.d.R. nicht beim Kreis liegt, so dass in diesem Bereich Abstimmungsbedarf mit den örtlich Zuständigen besteht.</p>	<p>Der Bezug zu den kommunalen Baulastträgern wird aufgenommen.</p>
<p>311</p>	<p>Zu S. 75, Kiel-Rendsburg</p> <p>Hierzu sollte noch ergänzend ausgeführt werden, dass der Bahnhof Schülldorf nur in Verbindung mit der Einrichtung eines auf den Bahnverkehr abgestimmten Shuttle-Busses auf Grund seiner Ortsrandlage Potential besitzt. Im Zuge dessen sollte auch eine Anbindung Schacht-Audorfs an den Shuttle-Bus berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fehlt die Angabe, wann mit der Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahme gerechnet werden kann. Nach hier vorliegender Information(seitens der LVS) wird von einer Eröffnung der zusätzlichen Bahnhalte am 14.12.2014</p>	<p>Der Hinweis, dass dies noch ergänzend aufgeführt werden sollte, ist richtig. Bezüglich einer Anbindung Schacht-Audorfs wird aber kritisch angemerkt, dass eine Umwegfahrt der Shuttle-Buslinie über Schacht-Audorf nicht zielführend ist, da dadurch die Gesamtfahrzeit zu stark verlängert werden würde. Hier wird nur eine Lösung mit zwei separaten Linien als sinnvoll erachtet.</p> <p>Nach derzeitigem Stand wird das Schnell-Langsam-Konzept auf der Strecke Kiel - Rendsburg am 14.12.2014 gestartet. Bis dahin müssen sowohl der Kreuzungsbahnhof in Felde, als auch die Zweigleisigkeit der Rendsburger Hochbrücke hergestellt sein. Nach heutigem Kenntnisstand wird dies der Fall sein.</p>

	ausgegangen.	
312	<p>Zu S. 82, 3. Absatz</p> <p>Statt "ein vergleichbares" sollte die Formulierung "ein auf den Busverkehr abgestimmtes" lauten, denn ein vergleichbares QMS wie im SPNV steht für den übrigen ÖPNV unter Beachtung des notwendigen Aufwandes in keinem Verhältnis mit den erwarteten Kosten-/Nutzen.</p>	<p>Wenn ein Qualitätsmanagement im Busbereich eingeführt wird, soll dieses selbstverständlich an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasst sein.</p> <p>Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung im LNVP wie folgt angepasst: "Ein vergleichbares, an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasstes Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs berücksichtigt werden."</p>
313	<p>Zu S. 94, 2. Absatz i.V.m. 6.Absatz:</p> <p>Der Satz im 2. Absatz: " Es gibt keine abgestimmte und verbindliche Leitlinie der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein" kann so nicht akzeptiert werden. Der Kreis ist – zusammen mit der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Land Schleswig-Holstein auf der Aufgabenträgerseite sowie der Autokraft GmbH, der DB RegioAG Regionalbahn Schleswig-Holstein, der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, der Schlepp und Fährgesellschaft Kiel mbH und der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH auf der Unternehmensseite – Vertragspartner im VRK. In diesem Rahmen stellen die genannten Partner für den Bereich der Stadt Kiel, des Kreises Plön und des Ostteils des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine koordinierte und aufeinander abgestimmte Verkehrskonzeption sowie in Teilen eine gemeinsame Finanzierung sicher. Vor diesem Hintergrund versteht sich der VRK – auch im Rahmen der landesweiten Verbundbestrebungen – als Planungs- und Organisationsgemeinschaft.</p>	<p>Die auf Seite 94 getroffenen Aussagen sollen die Notwendigkeit einer landesweiten Abstimmung der Aufgabenträger zu Projekten, die landesweit umgesetzt sind (z. B. der SH-Tarif) verdeutlichen. Beispielhaft hierfür sind die Ergebnisse der Marktforschung zum ÖPNV in Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2012 genannt. Auch nach mehreren Jahren SH-Tarif in Schleswig-Holstein liegt die Bekanntheit des SH-Tarifs bei 47 % (Grundlage: Alle Befragten in ganz Schleswig-Holstein) die Kenntnis des "Verbundprinzips" (Ein Fahrschein für Bus und Bahn) bei nur 63 % (Grundlage: Befragte aus den Kreisen und Städten, die den SH-Tarif anwenden). Zum Vergleich, in den HVV-Kreisen liegt der Bekanntheitsgrad des HVV bei über 80 %.</p> <p>Ein Grund für den geringen Bekanntheitsgrad des Verbundprinzip SH-Tarifs ist auch, dass sich die Aufgabenträger bislang nicht auf ein einheitliches Vorgehen bei der Darstellung und Vermarktung des SH-Tarifs geeinigt haben. Diesen landesweiten Themen soll sich der Verkehrsverbund der Aufgabenträger künftig annehmen.</p> <p>Auch nach der Verbundgründung obliegt die Angebotsplanung vor Ort von den Aufgabenträger selbst. Die gemeinsame Angebotsplanung von ÖPNV-Aufgabenträger, die für einen zusammenhängenden Verkehrsraum zuständig sind, ist daher weiterhin zu begrüßen und unumstritten.</p>
314	<p>Zu Punkt 2.3.3, Weiterentwicklung der Infrastruktur:</p> <p>Im Zusammenhang mit der Einführung des</p>	<p>Die Darstellung des aktuellen Entscheidungsstandes auf kommunaler Ebene wird zur Kenntnis genommen. Eine Prüfung der Reaktivierung dieses Streckenabschnittes erfolgt u.a. auf Basis der Stellungnahmen zum Entwurf</p>

<p>Halbstundentaktes auf der Bahnlinie Kiel – Rendsburg Ende 2014 könnte gleichzeitig die Bahnstrecke zwischen der vom Hauptgleis abzweigenden Weiche und der Büsumer Straße in Rendsburg reaktiviert werden.</p> <p>Über die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf diesem Gleisabschnitt wurde erstmalig am 01.07.2010 positiv in den städtischen Gremien entschieden.</p> <p>In dem Beschluss des Hauptausschusses hieß es wörtlich: "Der Hauptausschuss begrüßt grundsätzlich die Planungen des Kieler Verkehrsministeriums und der Landesverkehrsservicegesellschaft zur Errichtung einer Vorortbahn mit innerstädtischen Haltepunkten im Rendsburger Stadtgebiet".</p> <p>Nach den überaus erfolgreichen Sonderfahrten mit knapp 4.000 Fahrgästen während des Stadtfestes "Rendsburger Herbst" im vorigen Jahr wurde in der Bauausschusssitzung vom 22.01.2013 nochmals positiv für die Realisierung dieses Bahnprojektes entschieden.</p> <p>In diesem Jahr fanden daraufhin wiederholt Probefahrten an beiden Tagendes Volksfestes statt. Die Resonanz der rd. 2.000 Fahrgäste war wiederum durchweg positiv.</p> <p>Um über die weiteren Realisierungsphasen des Gesamtprojektes weiterhin positiv entschieden zu können, wird nunmehr von der kommunalen Politik in Rendsburg erwartet, dass im nächsten Schritt die Vorentwurfsplanung über die Reaktivierung der Bahnlinie Rendsburg-Fockbek vorgestellt werden kann.</p> <p>Damit befindet sich das Projekt unter Berücksichtigung der erfolgten Gremienbeschlüsse von Seiten der Stadt nicht mehr im Stadium des Prüfstatus, wie unter Punkt 2.3.3 des Entwurfes LNVP genannt.</p>	<p>des LNVP. Die Erstellung der Vorentwurfsplanung wurde bis zur Entscheidung über den LNVP zurückgestellt.</p>
--	---

315	<p>Zu Ziff. 2.2.2 -Bus-</p> <p>Den hier enthaltenen Aussagen ist zuzustimmen.</p> <p>Die Verknüpfung des Bahn- mit dem Busangebot ist in allen Schnittpunkten von Bus- und Bahnlinien anzustreben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Verlässlichkeit der Verknüpfung besonders durch das im Busbereich regelmäßig nicht als Taktfahrplan ausgelegte Angebot mit nur wenigen Fahrten von erheblicher Bedeutung ist, da eine Attraktivität der Verknüpfung ansonsten nicht gegeben ist.</p>	<p>Ihre Anmerkungen werden zu Kenntnis genommen. Aus diesem Grunde schlagen wir aber auch in Kap. 5.0 vor, sich gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Busverkehr intensivere Gedanken über den Ausbau von Schnellbuslinien und eine bessere Vertaktung Bahn-Bus zu machen.</p>
316	<p>Zu Ziff. 2.2.3 -Weiterentwicklung des Angebots-</p> <p>Die genannte Erweiterung des Verkehrsangebots auf der Bahnstrecke Kiel – Rendsburg wird ausdrücklich begrüßt. Der wesentlichen Forderung der an der Strecke liegenden amtsangehörigen Gemeinden wird somit nachgekommen.</p> <p>Der auf Seite 68 festgelegte Prüfstatus für die Reaktivierung der Strecke Rendsburg – Seemühlen (- Fockbek) sollte jedoch überdacht und mindestens teilweise in den Bereich der Maßnahmen eingefügt werden (siehe auch nähere Erläuterungen zur Ziff. 2.3.3).</p>	<p>Über die Reaktivierung der Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen wird im Rahmen des weiteren Verfahrens der LNVP-Erstellung entschieden. Die Stellungnahme fließt in den Entscheidungsprozess ein.</p>
317	<p>Seite 73</p> <p>Hier findet sich ein Schreibfehler. Bei den realisierten Maßnahmen wird die Station "Melsdorf" genannt. Gemeint ist aber "Meldorf (Dithmarschen)".</p>	<p>Wird geändert.</p>
318	<p>Zu Ziff. 2.3.3 -Weiterentwicklung der Infrastruktur-</p> <p>Wie bereits dargelegt, wird durch die Erweiterung der Infrastruktur im Netz Nord den Belangen der amtsangehörigen Gemeinden weitgehend Rechnung</p>	<p>Die Einschätzung des Kreises zur Perspektive der Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen - Fockbek wird geteilt. Aufgrund der geringen Investitionskosten im Abschnitt Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen wäre eine schnelle Umsetzung möglich. Die Weiterführung nach Fockbek ist auch vom Engagement vor Ort abhängig zu machen (derzeit läuft eine Umfrage bei den</p>

<p>getragen. Der Streckenabschnitt von Rendsburg bis Seemühlen sollte jedoch vom Prüfstatus in den Maßnahmestatus übergeleitet werden, da die Streckeninfrastruktur grundsätzlich bereits vorhanden ist. Der Prüfstatus sollte sich nur auf den Abschnitt RD-Seemühlen – Fockbek erstrecken, der derzeit abgebaut ist. Die Einschätzung der LVS, dass die Schienenbedienung des Abschnitts Seemühlen – Rendsburg nur in sehr geringen Maße dem Binnenverkehr dienen wird, wird geteilt. Dieser Abschnitt erhält seine Bedeutung in erster Linie durch die umsteigefreie Reisemöglichkeit von den nördlichen und westlichen Stadtteilen Rendsburgs und Teilen der Stadt Büdelsdorf in Fahrtrichtung Kiel und richtet sich daher besonders an umsteigewillige Personenaus dem Bereich des Individualverkehrs. In einem gewissen Maße können auch Verkehre aus dem Raum Kiel und Umland in den Rendsburger Wirtschaftsraum erwartet werden. Gerade die letzten Monate zeigen eindrucksvoll, wie stark die Attraktivität eines Wirtschaftsraums leidet, wenn die Erreichbarkeit eingeschränkt ist.</p> <p>Die Lage des Haltepunktes Büdelsdorf/Kronwerkgynasium sollte jedoch in jedem Fall nochmal überdacht werden. In der ursprünglichen Konzeption sollte der Bahnhof am ehemaligen Bahnhof Büdelsdorf entstehen. Dies sollte auch künftig Ziel sein, auch wenn die Investitionskosten erheblich höher lägen. Die Erreichbarkeit des Kronwerkgynasiums wäre trotzdem gewährleistet, die Lage zu den Wohn- und Gewerbestätten der Städte Büdelsdorf und Rendsburg wäre jedoch erheblich günstiger. Außerdem könnten die auf der Büdelsdorfer Seite vorhandenen Freiflächen zur günstigen Errichtung von P+R-Anlagen genutzt werden. Darüber hinaus könnten auch Pendler in Fahrtrichtung Flensburg und Hamburg diesen Bahnhof benutzen, was die Attraktivität deutlich steigern könnte.</p>	<p>Mitarbeitern der Fa. Hobby). Der Wunsch nach einer zentraleren Lage des Haltepunktes Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk ist nachvollziehbar. Da hier nach erster Einschätzung eine Lösung jedoch nahezu genauso viel kosten würde, wie die gesamte Reaktivierung des restlichen Abschnittes, wird empfohlen, dieses Ansinnen zunächst zurückzustellen. Denkbar wäre es, den Haltepunkt Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk zunächst nur provisorisch herzurichten und zu einem späteren Zeitpunkt einen Haltepunkt unmittelbar am Bahnübergang zu errichten. Dies müsste noch genauer geprüft werden. Die Idee, ggf. Züge nur bis Büdelsdorf/Gymnasium Kronwerk fahren zu lassen, könnte eine Zwischenschritt bei der Reaktivierung der Strecke bis Seemühlen darstellen.</p> <p>Der Wetterschutz für die außerhalb der Halle liegenden Gleise im Kieler Hauptbahnhof ist aufgrund der geringen Bahnsteigbreiten nicht möglich. Da die Züge dort aber ohnehin längere Wendezeiten haben, wird es problemlos möglich sein, in der Halle zu warten und erst bei Bereitstellung des Zuges in den Zug einzusteigen.</p>
--	---

	<p>Bei Belassung des Abschnitts Abzweig Büdelsdorf – Seemühlen im Prüfstatus könnte ein Bahnhof Büdelsdorf in der genannten Form unter Ausnutzung der Stillstandzeiten der RB Kiel-Rendsburg und der ohnehin vorhandenen Gleisanlagen auch bei Anlage zunächst nur eines Bahnsteigs zwischen dem Hauptgleis und den noch vorhandenen Gütergleisen als vorläufiger Endpunkt der RB-Linie aus Kiel dienen und somit einen weiteren attraktiven und nachfragegerechten Zugang bilden. Die Anlage könnte dann bei späterer Verlängerung der RB in Richtung Fockbek weitergenutzt werden.</p> <p>Zu Seite 76</p> <p>Die Erweiterungsmaßnahme im Kieler Hauptbahnhof wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Da die künftigen Bahnsteige außerhalb der Halle liegen, ist ein zusätzlicher Wetterschutz in ausreichender Art vorzusehen.</p>	
<p>319</p>	<p>Zu Ziff. 2.5 -Schleswig-Holstein Tarif-</p> <p>Der SH-Tarif sollte flächendeckend so beschaffen sein, das die Fahrpreise für alle Fahrkarten unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels (Bus oder Bahn) jeweils gleich hoch sind, um zusätzliche Anreize zu schaffen und die jeweilige Ergänzung der Verkehrsmittel zu fördern. Soweit vereinzelt Unternehmen noch nicht an dem SH-Tarif teilnehmen, sollten die Anstrengungen intensiviert werden, um den SH-Tarif tatsächlich für das gesamte Land einführen zu können.</p> <p>Zur Zeit scheint es noch einige Besonderheiten zu geben. So kostet eine durchgehend gelöste Fahrkarte (Einzelfahrt) für die Relation Husum-Felde 15,40€. Beim Kauf zweier Karten jeweils für die Verbindungen Husum-Rendsburg und Rendsburg-Felde kostet die Fahrt laut</p>	<p>Die zum Teil sehr unterschiedlichen Fahrpreise in Bus und Bahn für gleiche Fahrtrelation sind in der Regel Relikte aus der Zeit vor der Einführung des SH-Tarifs. Bei der Umstellung auf den SH-Tarif wurden diese zum Teil beibehalten, da die Preisunterschiede aufgrund unterschiedlicher Qualitäten von Fahrzeugen und/oder Fahrtenangebot bzw. aufgrund unterschiedlicher Reisezeiten begründbar waren. Weiterhin hätte eine Vereinheitlichung der Preise zu Mindereinnahmen (bei der Wahl des günstigeren Preises) oder zu Fahrgastverlusten (bei der Wahl des höheren Preises) geführt.</p> <p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sollen diese Preisunterschiede geprüft werden. Dort, wo es keine nachvollziehbare Gründe für unterschiedliche Preise gibt, soll eine Vereinheitlichung ggf. in Stufen geprüft werden. Die Finanzierung möglicher Mindereinnahmen ist zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zu klären. Dies gilt auch für Mindereinnahmen die mit der Einführung vergünstigter Tarife z. B. Familienkarten o. ä. verbunden sind.</p>

	<p>Nah.sh-Preisberater jedoch insgesamt nur 12,40 €. Hier sollte geprüft werden, ob derartige Unstimmigkeiten auch auf anderen Relationen festzustellen sind und ggfs. nachgesteuert werden.</p> <p>Das Vorhaben, eine Familienkarte zu schaffen, wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Die o.a. Stellungnahme wurde von den nachfolgenden Gemeinden wie folgt ergänzt:</p> <p>Gemeinde Achterwehr:</p> <p>Die Gemeinde Achterwehr schließt sich voll inhaltlich der o.a. Stellungnahme an. Unter Ziff. 2.5 ist jedoch zu ergänzen, dass Fahrräder auch zu den Stoßzeiten morgens und abends kostenfrei mitgenommen werden können.</p>	<p>Ebenfalls im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs sollen Tarifstückelungen abgebaut werden.</p> <p>Eine kostenlose Fahrradmitnahme in der Hauptverkehrszeit ist aufgrund fehlender Kapazitäten nicht möglich.</p>
320	<p>Gemeinde Melsdorf:</p> <p>In Ergänzung der Ausführungen zu Ziff. 2.2.2 hält die Gemeinde Melsdorf zusätzlich direkte Busverbindungen vom künftigen Bahnhof Melsdorf nach Mettenhof (Schulzentrum und Einkaufszentrum) sowie eine Verbindung mit Kronshagen für Schülerverkehre und Einkaufsverkehre, die auch Reisende aus dem Bereich zwischen Kiel und Rendsburg interessant sein könnten, für wünschenswert.</p>	<p>Die LVS unterstützt den Wunsch der Gemeinde nach einer möglichst guten Busanbidung am Bahnhof Melsdorf. Die Verantwortung liegt allerdings beim kommunalen Aufgabenträger für den Busverkehr, in diesem Fall dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Stadt Kiel. Diesbezüglich haben bereits Gespräche mit allen Projektbeteiligten statt gefunden. Ziel ist es, in 2014 eine für alle Seiten tragfähige Lösung zu finden.</p>

Kreis Schleswig-Flensburg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
10	<p>2.2.1 – Die Bahn (Seite 56)</p> <p>Die Fahrpläne sind aufeinander abzustimmen. Das Wort "sind" ist unseres Erachtens auf "sollten" zu ändern.</p> <p>Begründung:</p> <p>Da der ÖPNV in der Fläche zu über 80 % vom Schülerverkehr getragen wird, sind Schulanfang- und -endzeiten bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. Sicherlich ist eine Abstimmung mit der Bahn erforderlich, eine Anschlusssicherung wünschenswert, aber nicht immer umsetzbar.</p>	<p>Im Bahnverkehr stellt der Schülerverkehr lediglich eine von vielen Nutzergruppen dar. Aufgrund der starken Restriktionen hinsichtlich Infrastruktur und Rollmaterial kann eine Abstimmung mit den Schulanfangszeiten in einzelnen Orten lediglich im Ausnahmefall erfolgen. Daher sind die Schulträger gefordert auf Schulzeiten hinzuwirken, die sich besser an den SPNV-Ankunfts- und Abfahrtszeiten orientieren.</p>
11	<p>2.2.2 – Bus (Seite 65)</p> <p>Wie im LNVP erwähnt, wird der Ausbau einer vollständigen Barrierefreiheit in der Fläche den Aufgabenträger vor finanzielle Probleme stellen. Die erforderlichen Finanzmittel sind nicht vorhanden. Hier ist abzuwägen, ob wirklich alle Haltestellen barrierefrei zu erreichen sein müssen. Der Kreis Schleswig-Flensburg wird ein Haltestellenregister erstellen und im Laufe der Jahre alle Haltestellen aufnehmen einschl. Ausstattung und Barrierefreiheit. Anhand dieses Registers lässt sich dann auch die Anzahl der Haltestellen festlegen, die barrierefrei auszustatten sind.</p>	<p>Die LVS begrüßt die Einrichtung eines Haltestellenkatasters für den Kreis Schleswig-Flensburg.</p> <p>Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. § 62 (2) PBefG ermächtigt das Land Schleswig-Holstein Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Der Wunsch nach einer landesgesetzlichen Regelung für Ausnahmefälle zum vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis 2022 wurde über die Aufgabenträgerrunde am 12.12.2013 von den kommunalen Aufgabenträgern kommuniziert. Das Anliegen wird vom Land geprüft.</p>
12	<p>3.1.4 Mittelverfügbarkeit (Seite 107)</p> <p>Lt. unserem Kenntnisstand stehen den Kreisen und kreisfreien Städten für den Nahverkehr Mittel in Höhe von</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die Angabe wird korrigiert.</p>

	57.313 Millionen Euro zur Verfügung und nicht 57.131 Millionen Euro.	
13	<p>ABB 04 lfd. Nr. 5</p> <p>Über eine Reaktivierung der Strecke Niebüll – Flensburg inkl. neuer Stationen ist der Kreis Schleswig-Flensburg gerne bereit, ergebnisoffen Gespräche zu führen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass von Niebüll nach Flensburg ein vertakteter Schnellbus im Einsatz ist, der von der Bevölkerung gut angenommen wird, da Ortschaften an der Strecke direkt bedient werden. Sicherlich wird eine Bahn die Strecke in weniger als einer Stunde zurücklegen können, jedoch ist das Fahrgastpotential mit Zubringer an die Stationen zu befördern, was für den Fahrgast im Endeffekt unattraktiv ist, bedingt durch das Umsteigen vom ÖPNV in den SPNV. Außerdem stellt sich die Frage, ob eine Reaktivierung der Strecke wirtschaftlich sinnvoll ist. Aus Sicht des Kreises ist im Vorwege eine Kosten-/Nutzungsrechnung aufzustellen und das Fahrgastpotential durch einen Gutachter zu erfassen.</p>	<p>Im Vorfeld einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll-Flensburg würde es selbstverständlich zu einer Abstimmung mit den Aufgabenträgern des Busverkehrs kommen, um zunächst Rahmenbedingungen einer Arbeitsteilung zwischen Bahn und Bus festzustellen und dann Detailkonzepte zu erstellen, die für den Fahrgast eine möglichst optimale Lösung erlauben sollten.</p> <p>Bezüglich der Wirtschaftlichkeit der Strecke ist aus unserer Sicht auch zu berücksichtigen, dass die Strecke auch eine Netzwirkung erfüllen könnte und sich das Fahrgastpotential nicht nur aus dem lokalen Aufkommen speisen würde.</p>
14	<p>5.0 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte (Seite 139)</p> <p>Wir gehen mit der Aussage konform, dass der Bahnverkehr um ein attraktives Schnellbusangebot zu erweitern ist. Sie weisen zu Recht darauf hin, dass solche Angebote wirtschaftlich nicht betrieben werden können. Für den Kreis Schleswig-Flensburg stellt sich die Frage unter welchen Bedingungen eine Bezuschussung durch das Land Schleswig-Holstein möglich ist.</p>	<p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert werden.</p>
15	<p>Bewertung (Seite 146)</p> <p>Fraglich ist, ob eine Senkung der Tarife zu solchen erheblichen Nachfrage-zuwächsen führt, dass zusätzliche Kapazitäten erforderlich werden.</p>	<p>Die zitierte Textpassage befindet sich im Kapitel "Plus-50-Prozent". Hier geht es darum zu beschreiben, was passieren müsste, um die Nachfrage um 50 % zu steigern. Das beschriebene Szenario (welches eines von vielen ist) geht davon aus, dass der Tarif deutlich gesenkt wird. Uns ist klar, dass eine deutliche Senkung der Tarife nur möglich ist, wenn den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen ausgeglichen werden. Darüber muss diskutiert werden.</p>

	<p>Alternativ zu einer Senkung könnte auch über einen Verzicht der jährlich wiederkehrenden Tariferhöhungen nachgedacht werden. Das würde evtl. auch die Nachfrage an SPNV/ÖPNV steigern.</p>	<p>Unabhängig davon bezieht sich die Aussage lediglich auf die generelle technische Möglichkeit, Tarife zu ändern. Auch für Maßnahmen in anderen Bereichen wurden Entwicklungen unterstellt, die hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit mit den verantwortlichen Stellen zu diskutieren sind. (siehe Einleitung)</p> <p>Die Absenkungen der Tarife müsste darüber hinaus idealerweise so erfolgen, dass keine Sprungkosten (durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge) entstehen, also die heute vorhandenen Fahrzeuge voll ausgelastet sind.</p>
<p>16</p>	<p>TAB 02 Bewertung der Schnellbuslinien in Schleswig-Holstein</p> <p>Niebüll - Flensburg</p> <p>Der Schnellbus fährt von 6:50 Uhr bis 16:50 Uhr montags bis freitags im Halbstundentakt und ab 17:50 Uhr im Stundentakt von Flensburg nach Niebüll.</p> <p>Die Fahrten von Niebüll nach Flensburg werden montags bis freitags ab 4:57 Uhr bis 17:09 Uhr im Halbstundentakt und danach bis 21:00 Uhr im Stundentakt bedient.</p> <p>Die Aussage im LNVP, die Strecke wird im Stundentakt (mit Verdichtung auf Halbstundentakt zwischen Leck und Niebüll) entspricht nicht der Tatsache.</p>	<p>Die Aussagen werden wie folgt geändert:</p> <p>Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten. Stundentakt in den Nebenverkehrszeiten.</p> <p>Hierbei ist zu beachten, dass der Schnellbus Niebüll-Flensburg nicht nur in den Tagesrandlagen, sondern auch in der Nebenverkehrszeit am Vormittag im Stundentakt verkehrt.</p>

Kreis Segeberg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
52	<p>Kap. 1.4 (S. 32), 3. Aufzählungspunkt: Einen Kreis "Bad-Segeberg" (ob mit oder ohne Bindestrich) gibt es nicht, er heißt "Kreis Segeberg", bitte korrigieren.</p> <p>Kap. 1.4 (S. 33), Tabelle, 5. Spalte, Spaltenbezeichnung: s.o.</p> <p>Kap. 1.4 (S. 34), Milieus im Nahverkehr 2025, 2. Absatz: s.o.</p> <p>Kap. 1.4 (S. 35), Tabelle, 4. Spalte, Spaltenbezeichnung: s.o.</p>	Die Bezeichnung wird korrigiert.
53	<p>In Kapitel 2.2.2 (S. 65) wird behauptet, "<u>im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz</u>". Diese Aussage trifft mindestens auf die 4 zum HVV gehörenden Südkreise (PI, SE, OD, RZ) nicht zu, lediglich teilweise kommen dort noch Hochflurbusse zum Einsatz, und das außerdem mit abnehmender Tendenz. Im Kreis SE betrifft dies das regionale Ergänzungsnetz, im regionalen Grundnetz (annähernd) und den Stadtverkehren (vollständig) beträgt die Niederflurbusquote 100%. Dies ist in der Stellungnahme entsprechend klarzustellen.</p> <p>Desweiteren wird dargestellt, das neue PBefG schreibe vor, bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Das ist nicht zutreffend. Vielmehr formuliert das neue PBefG in § 8 (3), dass die Nahverkehrspläne das Ziel zu enthalten haben, die vollständige Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, wobei begründete Ausnahmen zulässig sind. Bitte korrigieren.</p>	<p>Der Satz zum Schülerverkehr wird geändert: "Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind vielerorts überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz."</p> <p>Aussage zur Barrierefreiheit im PBefG wird angepasst: "Das PBefG gibt in § 8 (3) vor, dass in den Nahverkehrsplänen Aussagen enthalten sein müssen, wie das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 erreicht werden soll. In begründeten Ausnahmen kann von dieser Frist abgewichen werden."</p>
54	<p>In Kapitel 2.2.3 (Tabelle auf S. 66) fehlt die <u>Regionalbahnlinie Wrist – Hamburg Altona</u>, bitte ergänzen.</p>	Die Linie Wrist - Hamburg-Altona erscheint in der Tabelle nicht, da sie keine Veränderung des Status-quo darstellt.

	Auf S. 68 sollte außerdem deutlich gemacht werden, dass die dort genannte Prüfung einer Reaktivierung Wrist - Kellinghusen im Umsetzungsfall als Verlängerung ebendieser RB realisiert würde.	Die Passage auf Seite 68 wird entsprechend umformuliert: "Reaktivierung Kellinghusen – Wrist durch Verlängerung der Regionallinie Wrist - Hamburg-Altona (-Nord) im 60-Minuten-Takt."
55	Kap. 2.3.2 (S. 74): Vermutlich ist es vernachlässigbar darzustellen, dass die Bahnhöfe der A2 genauso wie die ganze Linie nicht der AKN gehören, sondern der VGN, in deren Auftrag die AKN Linie und Bahnhöfe betreibt. Wir bezweifeln jedoch, dass dies auch den Bahnhof U Garstedt betrifft und den U1-Abschnitt U-Garstedt - Landesgrenze betrifft, vielmehr dürfte hier die HHA Eigentümerin und Betreiberin sein (das dürfte in OD genauso sein). Bitte überprüfen und ggf. korrigieren.	Die Anmerkungen zur Hamburger Hochbahn werden berücksichtigt. Auf den Hinweis zur VGN wird der Einfachheit halber verzichtet.
56	Kap. 2.5 (S. 85): Der SHT gilt außerdem nicht im verkehrsmittelübergreifenden HVV-Binnenverkehr, was auch den Binnenverkehr in den Kreisen PI, SE, OD und RZ einschließt. Bitte ergänzen.	Wird im LNVP richtig gestellt.
57	Kap. 2.6.1 (S. 92): Hier wird darauf hingewiesen, dass <u>"die Zugehörigkeit des Busverkehrs (Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen) zum System Nahverkehr in Schleswig-Holstein i.d.R. nicht zuerkennen ist."</u> Für die 4 Südkreise (PI, SE, OD, RZ) ist diese Aussage insofern nicht korrekt, als dass hier eine flächendeckende, einheitliche Kennzeichnung der HVV-Zugehörigkeit als ein maßgebliches Kriterium der Nahverkehrsintegration standardmäßig längst gegeben ist, was als Vorbild für den Rest des Landes dienen kann. Bitte klarstellen. Das abgebildete "Hamburg inklusive"-Plakat war, soweit wir uns erinnern, in der Kampagne neben dem nah.sh-Logo sinnvollerweise auch mit dem HVV-Logo gekennzeichnet, um so deutlich wie möglich zu machen, dass der SHT eben auch im HVV gilt, wenn entsprechende Fahrkarten gelöst werden. Das sollte hier	Die Formulierung wird überarbeitet.

	entsprechend dargestellt werden.	
58	In Kapitel 2.6.2 (S. 93) wird in Sachen Kommunikation/Marktauftritt die <u>einheitliche Anwendung des nah.sh-Corporate Designs</u> (CD) gefordert. Diese Forderung ist analog zu den Aussagen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Schleswig-Holstein dahingehend zu erweitern, dass in den HVV-Kreisen das HVV-CD anzuwenden ist (was standardmäßig auch längst geschieht, vgl. auch vorigen Punkt).	Die Formulierung wird überarbeitet.
59	Kap. 2.7 (S. 94, 1. Absatz): Tatsächlich können die Kreise und kreisfreien Städte ihren ÖPNV nicht erst seit 2007 gestalten und direkt finanzieren, sondern formal bereits seit 1996, abhängig von der jeweiligen Situation auch schon davor. Die Möglichkeiten wurden durch die 2007 begonnene Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel insofern allenfalls gestärkt, jedoch nicht neu "erfunden". Bitte korrigieren. Aufgaben und Struktur der nah.sh GmbH (S. 95, 2. Aufzählungspunkt): Hier wird die Entwicklung eines " <u>Nahverkehrs verbunds Schleswig-Holstein</u> " (nah.sh) beschrieben und dabei auch auf die besondere Rolle der 4 HVV-Kreise (PI, SE, OD, RZ), die auch Gesellschafter der nah.sh GmbH sein sollen, folgendermaßen hingewiesen: "Die Rolle dieser Kreise ist beider Finanzierung und der Entwicklung und Umsetzung von Standards zu berücksichtigen." Dieser Hinweis wird als nicht ausreichend bewertet, er muss deutlicher gefasst werden. So ist klarzustellen, dass unsere primären verbundspezifischen Interessen vom HVV erfolgreich abgebildet und von uns finanziert werden. Gleichzeitig sind wir bereit, Partner im nah.sh-Verbund zu werden, jedoch kommt es für uns als HVV-Kreis nicht in Frage, auch den nah.sh-Verbund mitzufinanzieren, da dies für uns und die anderen drei HVV-Kreise im Gegensatz zu den übrigen Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins eine unangemessene Doppelbelastung	Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst.

	darstellte (vgl. Anhang). Bitte die Darstellung entsprechend präzisieren.	
60	Kap. 3.1.3 (S. 105): Hier ist von einer Kreisförderung von 3,2 Mio. € und einer Landesförderung von 22,3 Mio. € die Rede, was im Tortendiagramm in Kap. 3.1.4 vertauscht worden zu sein scheint. Bitte prüfen und ggf. korrigieren.	Die Abbildung 47, Kapitel 3.1.4, S. 106 wird korrigiert.
61	Kap. 3.1.4 (S. 106): Kreise und Land scheinen vertauscht, vgl. Anmerkung zu Kap. 3.1.3. Kap. 3.1.4 (S. 107 Kommunalisierungsmittel, nicht Kommunikationsmittel wie hier irrtümlich formuliert): Richtig ist, dass die ÖPNV-ATs die Dynamisierung der Kommunalisierungsmittel (K-Mittel) fordern, um den ÖPNV auch zukünftig noch in der erforderlichen Menge und Qualität finanzieren und den Busverkehr als wichtigen Bestandteil des Gesamtsystems ÖPNV weiterentwickeln zu können. Dabei fordern wir eine angemessene, die tatsächliche Kostenentwicklung berücksichtigende Dynamisierung der K-Mittel (die durch Realabsenkungen und Nichtdynamisierung von 2007-2017 insgesamt rund 3,0% an Wert verlieren) von 2,3-2,5%, mindestens jedoch eine Dynamisierung analog der Regionalisierungsmittel, damit die Finanzierung von Schiene und Bus nicht immer weiter auseinander driftet und eine Schwächung des Gesamtsystems ÖPNV vermieden wird.	Die Abbildung 47, Kapitel 3.1.4, S. 106 wird korrigiert. Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.
62	In Kapitel 3.2.2 (S. 112) wird behauptet, " <u>im Bus-ÖPNV wären bisher keine größeren Wettbewerbseffekte erzielt worden und dies läge primär in den spezifischen Strukturen des Schüler-ÖPNV und den damit verbundenen Risiken begründet</u> ". Diese Sichtweise ist nicht korrekt, denn hier werden wettbewerbliche Erkenntnisse aus dem SPNV 1:1 auf den ÖPNV übertragen, der jedoch anders funktioniert, was deutlich zu machen ist. So waren die Margen im Bus-ÖPNV von jeher wesentlich geringer als im SPNV, entsprechend geringer fallen auch die Wettbewerbseffekte aus, die mindestens in den 4 Südkreisen in der ersten	Die Stellungnahme nimmt Bezug auf den Text in Kapitel 3.2.2, S. 112. Die Ausführungen zu Wettbewerbseffekten im Busverkehr werden überarbeitet.

	<p>Neuvergabewelle durchaus gehoben und verbraucht wurden, denn schon ab der zweiten Neuvergabewelle stellten sich überall Kostensteigerungen ein. Dies wurzelt jedoch nicht in den Spezifika des Schüler-ÖPNV, sondern ist reine Marktdynamik, die sich v.a. durch starke Zunahmen im tariflichen Lohnkostenbereich äußert; dazu kommen zumindest in den 4 Südkreisen Nachfragezuwächse, die Angebotserweiterungen mit entsprechenden Finanzierungskonsequenzen nach sich zogen und ziehen. Wenn überhaupt Schülereinflüsse wirken, dann die des liberalisierten Schulgesetzes (freie Schulwahl, Nachmittagsunterricht), die vielerorts mehr und neue ÖPNV-Verbindungen erfordern und sich i.d.R. nicht durch anderweitige Kürzungen kompensieren lassen (mehr ÖPNV für eine tendenziell rückläufige Menge Schüler = verschlechterte Wirtschaftlichkeit). Die Einpreisung von Risiken wiederum hängt von der Vertragskonstruktion ab: In Nettoverträgen werden Risiken von den VU notwendigerweise eingepreist, was zu tendenziell höheren Kosten als in Bruttoverträgen führt, wo keine Notwendigkeit besteht, Risikozuschläge vorzunehmen. Auch sind Nettoverträge aus AT-Sicht weniger flexibel und damit tendenziell weniger geeignet, den ständigen Änderungen im Schüler-ÖPNV gerecht zu werden; in Bruttoverträgen hingegen lassen sich jedwede Änderungen problemlos durch Umbestellung zu den jeweiligen Vertragskonditionen umsetzen, was Vergabeverfahren in keinster Weise erschwert. Die behauptete Erschwernis hängt insofern nicht von den Strukturen des Schüler-ÖPNV, sondern allein von der gewählten Vertragskonstruktion ab. Entsprechende Erkenntnisse finden sich übrigens auch in Kap. 2.8.3. Bitte die Aussagen entsprechend korrigieren.</p>	
<p>63</p>	<p>Kap. 2.3.3 (S. 77): Zum Achsenkonzept ist aus unserer Sicht v.a. folgende Maßnahme erforderlich und wir bitten um entsprechende Berücksichtigung:</p>	<p>Die Umsetzung der weiteren Planungsschritte zur Realisierung werden im Anschluss an die Auswahl eines Mitfalls eingeleitet. Aus verfahrens- und arbeitstechnischen Gründen ist eine Fertigstellung der neuen Infrastruktur der</p>

	<p>- Realisierung der S21-Nordverlängerung frühestmöglich vor dem von MP Albig über die Medien kommunizierten Jahr 2019, damit diese Maßnahme ihren Nutzen schon während des 2014 beginnenden A7-Ausbaus voll entfalten kann und die Mittelachse endlich auf das Niveau der übrigen Achsen bringt; die notwendige Grundlage eines deutlich positiven Nutzen/Kosten-Faktors als Ergebnis der gutachterlichen standardisierten Bewertung liegt (so gut wie) vor, so dass die Umsetzung 2014 beginnen kann und soll.</p> <p>Darüber hinaus verweisen wir auf die per Dateianhang beigefügte Ausführung des Amtes Kaltenkirchen-Land und bitten auch um deren Berücksichtigung.</p>	<p>S21 aus jetziger Sicht vor dem vom Ministerpräsidenten genannten Termin unwahrscheinlich. Parallel hat eine Untersuchung zu den Verlagerungseffekten während des A7-Baus ergeben, dass die Pendler kaum auf das Angebot der AKN ausweichen werden.</p> <p>Der Ausbau des Abschnitts Quickborn - Ellerau ist als Planfall noch in der Diskussion. Gerne nehmen wir die Anregung zur Beseitigung des BÜ auf.</p>
64	<p>Die perspektivischen Ansätze zur Entwicklung des SPNV-Angebotes auf einer künftigen S21 zwischen Kaltenkirchen und Neumünster sowie einer künftigen S4 zwischen Neumünster und Bad Oldesloe begrüßen wir nachdrücklich und wünschen uns, dass weitergehende Planungen in möglichst naher Zukunft aufgenommen werden. Und auch wenn eine Realisierung innerhalb der Gültigkeit des 4. LNVP nicht ansteht, so halten wir den perspektivischen Anstoß für richtig und wichtig.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
65	<p>Der Kreis SE hat schon in seinem 2. RNVP ein Regionales Busgrundnetz konzeptionell etabliert und dieses seit dem sukzessive weiterentwickelt. Die hier dargestellte Schnellbuslinie Lübeck - Brunsbüttel existiert auf den von uns verantworteten Abschnitten Lübeck - Bad Segeberg (Linie 7650) und Bad Segeberg - Bad Bramstedt (Linie 7600) bereits, für den Abschnitt Bad Bramstedt - Wrist gibt es entsprechende Planungen, die wir während der Laufzeit des 4. RNVP 2013-2017 nach Möglichkeit umsetzen wollen. Den Ansatz, auf der gesamten Relation Brunsbüttel - Lübeck eine durchgehende Linie zu etablieren, sehen wir kritisch, weil die abschnittsweise recht heterogenen Nachfragepotenziale und die Anschlussbildung an den einzelnen SPNV-Verknüpfungspunkten dies erschweren. Wir werden daher vsl. auch weiterhin bei unserem</p>	<p>Ihre Anmerkungen zu den Busverbindungen auf der Relation Lübeck-Brunsbüttel werden zur Kenntnis genommen. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem vorhandenen Bus- und Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen der Zusammenarbeit in die "nah.sh GmbH" eingebracht wird.</p> <p>In Tabelle 2 auf S. 142 verbergen sich hinter der jeweils ersten Zahl Gesamtkosten pro Jahr. Dieser Hinweis wird in der Tabelle ergänzt.</p>

	<p>abschnittswisen Ansatz bleiben. Nicht nachvollziehen können wir das Zustandekommen der Aufwandsangaben und plädieren mindestens dafür zu präzisieren, ob mit dem "Aufwand" der Finanzierungsbedarf der ATs zum Ausgleich der strukturellen Unterdeckung gemeint ist, was wir annehmen.</p>	
--	---	--

Kreis Stormarn

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
32	<p>"Der Anteil barrierefreier Busse ist außerhalb der Stadtverkehre noch nicht zufriedenstellend. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind überwiegend hochflurige Fahrzeuge im Einsatz."</p> <p>Diese Aussage trifft für die 4 Randkreise im HVV nicht zu. Auf allen Buslinien sind überwiegend niederflurige Fahrzeuge im Einsatz. Nur in Ausnahmen im Schülerverkehr kommt es noch geringfügig zum Einsatz von hochflurigen Fahrzeugen. Diese Regelung ist Bestandteil der Verkehrsverträge im Kreis Stormarn und den übrigen HVV-Randkreisen.</p>	Die Formulierung wird überarbeitet.
33	<p>"Im Busverkehr konnten bislang keine größeren Wettbewerbseffekte erzielt werden. In vielen Fällen wurden ausgeschriebene Nahverkehrsleitungen teurer. Gründe hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein hoher Personenkostenanteil. - Der Markt für ländlich strukturierte Busverkehre ist klein. In der Regel bewerben sich schleswig-holsteinische Unternehmen, zum Teil gibt es nur ein bis zwei Anbieter. - Die sich ständig ändernden Anforderungen des Schülerverkehrs erschweren die Vorbereitung des Verfahrens. Das Risiko späterer Angebotsveränderungen wird von den Bietern eingepreist. - Der Schülerbeförderungsbedarf gibt das Grundgerüst des Nahverkehrs vor. Für den Bieter gibt es kaum Möglichkeiten, eigene Ideen zur Erlössteigerung 	Die Stellungnahme nimmt Bezug auf den Text in Kapitel 3.2.2, S. 112. Die Ausführungen zu Wettbewerbseffekten im Busverkehr werden überarbeitet.

	<p>umzusetzen."</p> <p>Diese Darstellung des Sachverhaltes ist so unvollständig bzw. nicht korrekt. Der Großteil der ÖPNV-Vergaben (Bus) im Wettbewerb in Schleswig-Holstein findet in den HVV-Kreisen statt. Gerade hier ist aber eine Durchmischung des Angebots zwischen Schülerverkehr und übrigen ÖPNV zu beobachten. Der Schülerverkehr allein stellt keineswegs in allen Bereichen das Grundgerüst des ÖPNV dar. Die mangelnden Wettbewerbseffekte fast ausschließlich auf die Strukturen und Eigenarten des Schülerverkehrs zu begründen, ist somit nicht sachgerecht.</p> <p>Gerade die erste Welle der Ausschreibungen und Verkehrsverträge brachte die gewünschten Wettbewerbseffekte in Form von Kosteneinsparungen. Erst mit der zweiten Welle blieb dieser Effekt aus. Die Faktoren für das Ausbleiben des Wettbewerbseffektes sind dabei vielfältiger als im o.g. Absatz des LNVP dargestellt. Die o.g. Entwicklungen im Schülerverkehr gehen dabei einher mit allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV (Bus), wobei sich jedoch der Zuschussbedarf des Landes seit 2007 nicht weiter entwickelt hat.</p>	
<p>34</p>	<p>Bushaltestellen</p> <p>"In Schleswig-Holstein gibt es etwa 7.500 Haltestellen. Der Anteil barrierefreier ausgebauter Haltestellen ist landesweit nicht erfasst. Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind die Haltestellen nur selten mit Hochbord und taktilem Streifen für Sehbehinderte und Blinde ausgestattet. Beim Umbau von Haltestellen werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel weitestgehend berücksichtigt."</p> <p>Ein entscheidender Punkt ist hier nicht formuliert. Nur die</p>	<p>Der Bezug zu den kommunalen Baulastträgern wird in den LNVP aufgenommen.</p>

	Kommunen vor Ort können den barrierefreien Ausbau von Haltestellen veranlassen und müssen ihn zudem finanzieren. Der Kreis kann, je nach Regelung, Fördermittel bereitstellen.	
35	Hier ist aufzunehmen, dass in den 4 Hamburg-Randkreisen das HVV-Corporate Design (CD) gilt, welches bereits Bestandteil der Verkehrsverträge ist. Gleiches gilt für die Kundengarantie.	Die Formulierung wird überarbeitet. Die HVV-Garantie wird in Kapitel 2.4.2 erwähnt.
36	<p>"Aufgaben und Struktur der "nah.sh GmbH"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die "nah.sh GmbH" entwickelt sich aus der LVS GmbH. • Gesellschafter der "nah.sh GmbH" sind alle Kreise und kreisfreien Städte. Auch die HVV-Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sollen Gesellschafter sein. Die Rolle dieser Kreise ist bei der Finanzierung und der Entwicklung und Umsetzung von Standards zu berücksichtigen." <p>Der letzte Satz ist inhaltlich nicht deutlich genug. Es muss klar dargestellt werden, dass derzeit alle Verbundaufgaben der HVV-Kreise durch den HVV wahrgenommen werden. Von den Kreisen wird hier keine Änderung oder Doppelfunktion gewünscht. Dies gilt insbesondere für die Finanzierung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein. Eine Mitgliedschaft ist, aufgrund von grenzüberschreitenden Themen sowie den Fördergeldern des Landes, im Rahmen der Kommunalisierung mit einem Sonderstatus vorzusehen.</p> <p>" - Die Finanzierung der Verbundaufgaben erfolgt durch das Land, die Kreise und kreisfreien Städte."</p> <p>Ohne die HVV-Kreise.</p>	Das Kapitel wird überarbeitet und an den aktuellen Diskussionsstand zur Verbundgründung angepasst.

LAG der Gleichstellungsbeauftragten, Stadt Flensburg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
403	<p>siehe Anhang</p> <p>ENTWURF des neuen LNVP 2013 — 2017, hier:</p> <p>Stellungnahmen der LAG der hauptamtlichen kommunalen Gleichstellungsbeauftragten: Genderrelevante Aspekte im ÖPNV</p> <p>Leider ist die LAG nicht offiziell beteiligt worden. Dennoch bitten wir darum, unsere Stellungnahme im formalen Beteiligungsverfahren aufzunehmen.</p> <p><u>Grundsätzliches vorweg:</u></p> <p>Den ÖPNV unter Gender Mainstreaming / Diversity zu betrachten bedeutet, alle Personengruppen mit ihren unterschiedlichen Lebensgewohnheiten und Befindlichkeiten bei Planungen einzubeziehen. Mit diesem umfassenden Blick werden unterschiedlichste Bedarfe sichtbar, dies führt zur Optimierung der Angebote, und der Kreis der Nutzer und Nutzerinnen wird erweitert.</p> <p><i>Gender Mainstreaming ist als Leitprinzip auf unterschiedlichen Ebenen verankert und als gesetzlicher Handlungsauftrag definiert. Dies bedarf einer Sensibilisierung aller Entscheidungsträgerinnen aus Politik und Verwaltung, um den damit verbundenen geschlechterdifferenzierten Blickwinkel umsetzen zu kön-</i></p>	<p>Viele Ihrer Anmerkungen und Hinweise zur ÖPNV-Gestaltung und zu den Wünschen unterschiedlicher Nutzergruppen werden bereits von den zuständigen Stellen (Land für den Schienenpersonennahverkehr und Kreise und kreisfreien Städte für den regionalen Bus-ÖPNV sowie Verkehrsunternehmen Bus und Bahn) bei ihren Planungen berücksichtigt. Vieles konnte in den vergangenen Jahren verbessert werden. Leider können aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel aber nicht immer alle Wünsche berücksichtigt werden.</p> <p>In Ihren Ausführungen greifen Sie wesentliche Punkt auf, die für das Land mit ausschlaggebend dafür waren, die Diskussion um noch mehr ÖPNV zu eröffnen (Szenario "Plus 50 Prozent").</p>

nen.

Gender-Diversity ist eine Erweiterung der geschlechterdifferenzierten Wahrnehmung auf soziale Merkmale wie z.B. Alter, Herkunft und Behinderung. Die Einbeziehung umfassender Sichtweisen optimiert Prozesse und gehört u.E. mittlerweile zum Qualitätsstandard aller öffentlichen Leistungen.

Wissenschaftliche Studien belegen, dass das Mobilitätsverhalten ebenso wie das subjektive Sicherheitsempfinden bei Menschen im Öffentlichen Raum sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Auch wenn es uns nicht möglich ist, detailliert auf den LNVP-Entwurf einzugehen, möchten wir mit den folgenden Anmerkungen möglichen Handlungsansätze verdeutlichen.

Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsverhalten

Frauen und Männer sind unterschiedlich mobil. Frauen benutzen öfter öffentliche Verkehrsmittel und sind häufiger mit kleinen Kindern und Kinderwagen unterwegs. Auch die Wegekettensmuster von Frauen und Männern unterscheiden sich — insbesondere dann, wenn eine Kombination von Haus-, Familien- und Erwerbsarbeit stattfindet, was oftmals Fahrten mit mehreren Zielorten bedeutet bzw. unumgänglich machen'.

Beispiele gibt es auch aus Untersuchungen innerhalb der Kommunen Schleswig-Holsteins - siehe als Anlage das Beispiel der Auszug aus dem Frauenstatistikbericht 2010 der Hansestadt Lübeck. Solche Untersuchungsergebnisse sind im vorliegenden Entwurf des LNVP nicht eingeflossen.

An Wochenenden und zu den Tagesrandzeiten werden nicht alle Linienäste/-wege bedient. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum, in dem ÖPNV oftmals weitgehend als Schülerbeförderung betrieben wird und damit zu Randzeiten kaum vorhanden ist.

Dadurch müssen zum Teil längere Wege zu den (Nachbar-)Haltestellen zurückgelegt werden.

Im ländlichen Raum kommt der öffentliche Nahverkehr in diesen Zeiten tendenziell zum Erliegen; hier gilt deshalb der ÖPNV nicht als zuverlässiges Mobilitätsmittel, was auch die PKW-Dichte insbesondere im ländlichen Raum belegt.

Dies hat negative Auswirkungen insbesondere auf:

- Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen
- Seniorinnen und Senioren
- Berufstätige, die am Wochenende oder außerhalb der regulären Arbeitszeiten ihrer Tätigkeit nachgehen — eine Gruppe, die nach neueren Untersuchungen wächst.
- Menschen, die für Einkäufe, Arztbesuche und dergleichen weite Wege haben,
- auf die Planung und Durchführung von Freizeitgestaltung für Menschen aus, die nicht über PKW und/oder Führerschein verfügen und beinhaltet deshalb die Gefahr, dass sie vom kulturellen und

gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen sind.

Es vergrößert die Notwendigkeit von Begleitmobilität für Jugendliche — insbesondere im ländlichen Raum. Nicht zu vergessen ist die mögliche Einschränkung des persönlichen Sicherheitsempfindens der Fahrgäste, wenn zum Beispiel in den späteren Abendstunden ein weiterer Weg zurückgelegt werden muss.

Aufgrund all dieser Aspekte sollte geklärt werden, ob zusätzliche Modelle zu entwickeln sind, die diese Aspekte berücksichtigen können. Ein Modell (nur als Beispiel) könnten "Ruftasten" sein, mit denen auch Leerfahrten vermieden werden könnten.

Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens, Vermeiden von Angsträumen

Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterscheiden sich die Wahrnehmungen von Nutzerinnen in Bezug auf das persönliche Sicherheitsempfinden.

Bushaltestellen: Sie sollten übersichtlich, hell, sicher und einsehbar gestaltet sein. Die Einführung von Notruftasten, Videoüberwachung oder Beleuchtung würde große Vorteile hinsichtlich des Sicherheitsempfindens bringen. Um flöhe Kosten zu vermeiden, kann auch über Beleuchtung nachgedacht werden, die per Bewegungsmelder aktiviert wird. Auch der Einsatz von Sicherheitspersonal in den Abendstunden wäre wünschenswert.

Kritische Situationen im Bus: Besteht bei Belästigung, Streit, Handgreiflichkeiten o.ä. die Möglichkeit den/die Busfahrer/in anzusprechen? Hier wäre die Anbringung von Hinweisschildern empfehlenswert. Ebenfalls wäre die Einführung einer Notruftaste oder eine Videoüberwachung

eine gute Möglichkeit, das Sicherheitsempfinden der Nutzerinnen zu stärken.

Fahrstil: Die Gewährleistung eines sicheren Ein- und Ausstieges, insbesondere für kleine Kinder, ältere Personen, Menschen mit Behinderungen oder Eltern mit Kinderwagen sollte immer gegeben sein. Auch der Fahrstil an sich sollte einen sicheren Transport der genannten Personengruppen garantieren. Um Kritik oder Lob zu äußern, könnten Aufkleber in oder an den Bussen angebracht werden (bspw. "Fahrstil ok? Lob und Kritik unter folgender Nummer ...").

Haltestellennetz: Vor allem in den Abendstunden kann die Ermöglichung von Bedarfshalten eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens nach sich ziehen. Nach wie vor sind Ruf-/Sammeltaxis oder Frauen-Nacht-Taxis zu prüfen.

Soziale Aspekte und Barrierefreiheit

Hier besteht nach wie vor Handlungsbedarf, den wir anhand einiger Fragen aufzeigen wollen.

Gibt es in den Bussen ausreichend Platz zum Abstellen von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren etc.?

Ist der Einstieg in den Bus für Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Behinderungen (mit Rollstuhl/Rollator) etc. ohne fremde Hilfe möglich?

Wer hilft beim Einstieg, falls Hilfe gebraucht wird? Kann dies die/der Busfahrerin übernehmen? Gibt es

Servicepersonal für solche Situationen?

- Sind Busse zu Stoßzeiten ausreichend groß? Im ländlichen Raum ist es zu Schulzeiten für Menschen mit Behinderungen / Eltern mit Kinderwagen kaum möglich, die Busse zu nutzen.

- Gibt es die Möglichkeit, Ermäßigungsregelungen für einkommensschwache Personen anzubieten?

Diese Fragen und Anregungen mit zu bedenken, helfen, den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens -weg vom Individualverkehr- zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Verena Balve

gez. Hanne Salzmänn-Tohsche

erarbeitet für die LAG von:

Verena Balve, Stadt Flensburg, Tel. 0461/852963,
eMail: balve.verena@stadt.flensburg.de

Hanne Salzmänn-Tohsche, Kreis Rendsburg-Eckernförde,
Tel. 04331/202-400, hannelore.salzmänn-tonsche@kreis-rensburg-eckernfoerde.de

Anlage: Auszug aus "Frauen in Lübeck 2010. Daten und Fakten", 6 Seiten

Kopie z.K. an: das MSGFG, Abteilung VIII 3

Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung (VIII LB)

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
401	<p>Sehr geehrter Herr Wewers, sehr geehrter Herr Ostermeier,</p> <p>absprachegemäß erhalten Sie eine Rückmeldung zum Entwurf des LNVP 2013 - 2017 aus technischen Gründen nunmehr per E-Mail.</p> <p>Für die Möglichkeit der Stellungnahme bedanke ich mich im Namen des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung.</p> <p>Beim vorliegenden Entwurf wird ein zusammenhängendes Konzept der Barrierefreiheit vermisst. Dies würde nicht nur der Lesefreundlichkeit und Erkennbarkeit eines in sich geschlossenen Konzeptes dienen, sondern auch den umfassenden rechtlichen Anforderungen, die sich insbesondere aus geändertem Europäischem Recht und der Anpassung bundesrechtlicher Vorschriften zur Barrierefreiheit und inklusiver Teilhabe ergeben, gerecht werden. Hier rege ich an, dies in einem gesonderten Kapitel umfassend darzustellen unter Darstellung von Maßnahmeplänen, Zeitschienen und angedachten Finanzierungen.</p> <p>Lassen Sie mich auf einzelne Bereiche des Entwurfes knapp eingehen:</p> <p>Auf Seite 40 des Entwurfes (Touristische Potentiale des Nahverkehrs besser nutzen) ließen sich Synergien zum Barrierefreien Tourismus darstellen. Hier rege ich an, dies</p>	<p>Ein eigenes Kapitel zur Barrierefreiheit ist nicht vorgesehen. Wir verstehen Barrierefreiheit als Querschnittsthema, welches in allen Themenbereichen als Grundlage berücksichtigt werden soll.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Kreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV zuständig sind. Die Grundlagen für die Barrierefreiheit im Bus-ÖPNV sind von dort aus zu regeln und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen.</p> <p>Die detaillierte Darstellung des Ausbaus des barrierefreien ÖPNV und inklusiver Schule ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger und der regionalen Nahverkehrspläne und würde den Rahmen des LNVPs sprengen.</p> <p>Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus im Bus-ÖPNV gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. Somit liegt es im Verantwortungsbereich der Kreise und kreisfreien Städte, ob sie das im Gesetz genannte Ziel erreichen können, oder (z. B. aus wirtschaftlichen Gründen) erst zu einem späteren Zeitpunkt.</p>

- auch im Hinblick auf die Landesprojekte zum Barrierefreien Tourismus, die, auch bezogen auf den Zusammenhang zum ÖPNV, während des Fachforums am 26.11.2013 diskutiert worden sind - in diesem Kapitel mit darzustellen.

Im Kapitel 2.2.2 (Bus) wird zum Themenbereich der Schülerbeförderung der im Zuge der Inklusion notwendige Handlungsbedarf nicht dargestellt. Wenn Inklusion hier konsequent gelebt werden soll, muss regelmäßig künftig eine Abfrage erfolgen, inwieweit eine barrierefreie Beförderung von behinderten Schülerinnen und Schülern bei inklusiver Beschulung nötig wird. So muss ein verlässlicher barrierefreier Busverkehr mindestens dort, wo inklusive Beschulung stattfindet, durchgeführt werden.

Die sich aus Europäischem Recht ergebende Rechtslage (dargestellt auf Seite 65), bis zum 1.1.2022 die vollständige Barrierefreiheit im Nahverkehr zu erreichen, wird durch den letzten Satz des Abschnitts, der Ausnahmen und Argumente knapper Mittel und eines Finanzierungsvorbehaltes, der auch an anderer Stelle in diesem Zusammenhang genannt wird, in einem aus hiesiger Sicht rechtlichen Ungleichgewicht dargestellt. Hier bitte ich zu überdenken, derart Vorschriften abzuschwächen durch konterkarierende Formulierungen, die so der gewünschten gleichberechtigten Teilhabe nicht gerecht werden können.

Die auf Seite 78 beschriebene Fortsetzung des Stationsprogrammes durch eine in Aussicht gestellte entsprechende Folgevereinbarung wird aus behindertenpolitischer Sicht ausdrücklich begrüßt.

	<p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Frank Dietrich</p> <p>Mitarbeiter des Landesbeauftragten für</p> <p>Menschen mit Behinderung Schleswig-Holstein</p> <p>LB3</p>	
--	--	--

Landeselternbeirat der Grundschulen und Förderzentren, in Schleswig-Holst.

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
67	<p>Siehe beiliegendes PDF-Dokument</p> <p>Stellungnahme zum LNVP 2013-2017</p> <p>Die Belange für den Schülerverkehr werden im LNVP nur am Rande betrachtet. Daher scheint eine Sicht auf den LNVP aus diesem Blickwinkel angebracht.</p> <p>Die Überlandbuslinien sind häufig aus dem Schülerverkehr entstanden. Viele weisen nur ein bis zwei schulgerechte Fahrtenpaare auf und verkehren nur an Schultagen. Dies ist weder für Berufspendler noch Gelegenheitskunden attraktiv.</p> <p>Die Veränderung der Schullandschaft wirkt sich negativ auf diese Linien aus. Die Zahl der Schüler wird geringer, die Fahrtweiten länger und die Fahrtziele liegen weiter auseinander. Dazu spreizen sich die Abfahrzeiten für die Rückfahrten. Die gewünschte Wahlfreiheit der Eltern (insbesondere bezüglich der Profil-Oberstufe) tut da ihr übriges.</p> <p>Eine vernünftige Verkehrspolitik kann bezüglich des Schülerverkehrs nur gelingen, wenn diese eng mit den Schulträgern, Kreisen und der Bildungspolitik abgestimmt ist. Ziel muss es sein, auf der einen Seite die notwendigen Schülerverkehre abzubilden und auf der anderen Seite die Bedarfe der Berufspendler und Gelegenheitsfahrer abzudecken.</p> <p>Für die Schülerverkehre gilt, dass die Zeiten der</p>	<p>Die Interessen von Schulen, Schülern/Eltern, Schul- und ÖPNV-Aufgabenträgern sowie übrigen Fahrgästen sind nicht immer die gleichen. Hier sollte in Zukunft gerade im Hinblick auf die knappen Mittel, die dem ÖPNV zur Verfügung stehen, eine bessere Abstimmung erfolgen.</p> <p>Es soll Aufgabe des Verkehrsverbundes der Aufgabenträger sein, die Abstimmung zwischen den Beteiligten zu verbessern.</p> <p>Darüber hinaus ist es sinnvoll, bei der Planung des öffentlichen Verkehrs in ländlich strukturierten Gebieten sämtliche Alternativen zu prüfen.</p>

Schule [ggf. an](#) die Bedürfnisse des ITF angepasst werden. Auch ist ein besonderes Augenmerk auf das Vermeiden von Schülerverkehr zu legen. Primarschulstandorte sollten in der Fläche verbleiben und Zwergschulen erhalten bleiben. ("Kurze Beine – kurze Wege").

Für die Berufspendler ist eine brauchbare Anbindung an die Teilnehmer des ITFs wichtig.

Der Überland-Bus- und Schülerverkehr kann in mehreren Systemen – einander ergänzend – sinnvoll dargestellt werden:

- öffentlicher Linienbus, möglichst im Takt verkehrend und möglichst alle Schulstandorte sowie viele Wohnorte im Einzugsbereich und ggf. einen Anschluss an das SPNV-Netz bedienend
- nichtöffentlicher Schulbus (im Auftrag der Schulträger), professionell oder von Eltern gefahren
- Elternfahrgemeinschaft, von Eltern gefahren und ggf vom Schulträger bezuschusst,
- öffentlicher Anrufbus oder Anruflinienbus, professionell im Auftrag des Aufgabenträgers gefahren
- öffentlicher Bürgerbus, professionell (d.h. mit Personenbeförderungsschein) oder von Freiwilligen gefahren und vom Aufgabenträger oder auch Verkehrsvereinen o.ä. bezuschusst

Der Landeselternbeirat empfiehlt eine Studie zu vergeben, die die infrastrukturellen Probleme des "flachen Landes" grundsätzlich untersucht. Diese sollten an wenigstens drei Fallstudien mit Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt

	<p>werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Schüler- und Versorgungsverkehr in abgelegenen ländlich strukturierten Gebieten• Schüler-, Versorgungs- und Pendlerverkehr in ländlich strukturierten Gebieten mit Bahnanschluss• Schüler-, (Versorgungs-, Pendler-) und Gelegenheitsverkehr in vorwiegend touristisch geprägten Gebieten mit Bahnanschluss	
--	--	--

Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
19	Bei der Einführung von Kombitickets muss sichergestellt werden, dass alle Beteiligten davon profitieren. Die Verkehrsunternehmen sollten nicht einseitig für den administrativen Aufwand und den Ausgleich der Einnahmeausfälle aufkommen müssen. Wichtig ist eine etwas differenziertere Kosten-Nutzen-Betrachtung, die die Sicht der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger einschließt. Ein Angebot das "einfach, flexibel und gut" sein soll, verursacht Kosten, denen Einnahmen bzw. Ausgleichs gegenüberstehen müssen.	Grundsätzlich muss bei allen Angeboten im SH-Tarif eine langfristige Finanzierbarkeit durch die Beteiligten und ein nachweisbarer Kundennutzen (z. B. mehr und/oder zufriedenerer Kunden) sichergestellt werden. Aktuell erarbeiten NSH und LVS stellvertretend für ihre jeweiligen Gesellschafter einen Kooperationsvertrag, in dem u.a. auch die Ausgestaltung und Finanzierung von Sortimenten zusätzlich zum Kernsortiment (z.B. Kombitickets) geregelt werden.
20	zu Abb. 19: Die letzte Zeile scheint die prozentuale Entwicklung von 2012 bis 2025 darzustellen. In der Spalte Steinburg... wäre dann ein Wert falsch.	Der Wert in der Zeile "2025" wurde falsch übertragen und wird korrigiert.
21	Die letzten drei Sätze "Eine Darstellung... Verkehrsunternehmen sein" bitten wir aus dem LNVP zu entfernen. Sie betreffen die vertraglichen Vereinbarungen der Kreise und kreisfreien Städte mit (ihren) Verkehrsunternehmen. Die Ausgestaltung der Verträge liegt nicht in der Kompetenz des Landes. Vorgaben dieser Art sind nicht im LNVP zu regeln.	An dieser Stelle wird lediglich der Wunsch vieler Aufgabenträger nach einer erhöhten Transparenz wiedergegeben. Der Absatz nimmt auch Bezug auf den derzeit zwischen NSH und LVS verhandelten Kooperationsvertrag zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, der den bisherigen "Tarif- und Kooperationsvertrag" ersetzen und in einigen Punkten (z. B. bei der Bereitstellung transparenter Daten) ergänzen soll.
22	Der Haltepunkt Kiel-Schulen am Langsee ist bereits eröffnet worden.	Der Hinweis ist richtig. Der Haltepunkt Kiel Schulen am Langsee wurde am 02.09.2013 in Betrieb genommen. Die Aussage wird aktualisiert.
23	Auch hier greifen Vorgaben des LNVP in die vertraglichen Vereinbarungen zwischen Kreisen bzw. kreisfreien Städten und Verkehrsunternehmen ein. Abgesehen davon ob dieses zulässig ist, muss beachtet werden, dass einzelne Aufgabenträger bestehende QM-Systeme haben und anwenden.	Wenn ein Qualitätsmanagement im Busbereich eingeführt wird, soll dieses selbstverständlich an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasst sein. Ferner sollen bereits bestehende Qualitätsmanagementsysteme wie bspw. in Kiel selbstverständlich berücksichtigt werden. Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung im LNVP

	<p>Die im Busbereich bestehenden Systeme sollten daher vorbildhaft als Orientierung dienen. Beispielsweise hat die Landeshauptstadt Kiel ein entwickeltes und vertraglich vereinbartes QM mit ihrem Verkehrsunternehmen.</p> <p>Es ist weiter zu prüfen, ob der angestrebte Vergleich zwischen Schienen- und Straßen-ÖPNV zielführend ist oder beide Systeme aufgrund systemimmanenter Unterschiede differenziert betrachtet werden sollten.</p>	<p>wie folgt angepasst: "Ein vergleichbares, an die Rahmenbedingungen des Busverkehrs angepasstes Qualitätsmanagement soll in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern auch im weiteren Nahverkehr eingeführt werden. Dabei sollen bestehende Qualitätsmanagementsysteme des Busverkehrs berücksichtigt werden."</p>
24	<p>Letzter Absatz: Die Ausweitung der nah.sh-Garantie auf den Bus-ÖPNV muss mit den zuständigen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.</p> <p>Vor allem in den niedrigen Preisstufen (z.B. Stadtverkehre) ist zu beachten, dass der administrative Aufwand weitaus höher ausfallen kann, als die zu gewährenden Rückvergütungen.</p>	<p>Die Ausweitung der nah.sh-Garantie würde mit den AT abgestimmt.</p>
25	<p>Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass die Maßnahmen nicht durch den Regeltarif bzw. die "Jedermann-Fahrscheine" finanziert werden. Es ist nur schwer zu vermitteln, warum Freifahrten für Rentner, Touristen usw. aus den Einnahmen z.B. im Schülerverkehr finanziert werden sollen.</p>	<p>Ziel solcher Angebote soll es sein, neue Fahrgäste zu gewinnen, die bisher noch nicht mit dem System ÖPNV/ SPNV in Berührung gekommen sind. Dabei ist uns klar, dass es hier durchaus auch Mindereinnahmen entstehen können, die entstehen, wenn bisherige Kunden für eine begrenzte Zeit vergünstigt oder kostenfrei fahren.</p> <p>Die Finanzierung solcher Angebote muss noch diskutiert werden.</p>
26	<p>Die vorgeschlagenen Vorgaben greifen in die Verkehrsverträge zwischen den Bus-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ein und verursachen Kosten für den Bus-ÖPNV. Insofern sind diese mit den Aufgabenträgern zu diskutieren und zwar mit dem Ziel, dass es zu keiner sprunghaften und übermäßigen Verlagerung von Kosten auf den Bus-ÖPNV kommt.</p> <p>Es ist eine Übereinkunft zu treffen, wie die Anwendung des CD auf Bussen, Haltestellen, Vertriebsstellen usw. langfristig ausgestaltet und finanziert werden soll.</p>	<p>Die Diskussion wird im AK Kommunikation bereits geführt, die Formulierungen in der Finanzierungsverordnung sind aber eindeutig.</p>

	Gleiches gilt für die geplante anteilige Verlagerung von Kommunikationskosten, die heute die LVS trägt, auf den Bus-ÖPNV.	
27	Der Vergleich des weiten Teilen ländlich geprägten SH-Tarif-Gebietes am Rande bzw. im Schatten des ältesten und wohl bekanntesten Verkehrsverbundes mit den beiden größten Metropolregionen in Deutschland hinkt etwas. Die Gegenüberstellung des landesweiten Relationstarifes mit klassischen und sehr einfach strukturierten Zonen-Verbundtarifen besitzt daher wenig Aussagekraft. Gleiches gilt für das vorgehaltene Verkehrsangebot, das bei der Identifizierung ebenfalls eine größere Rolle spielen dürfte.	Der Vergleich bezieht sich nicht auf den Tarif oder das Fahrtenangebot, sondern in erster Linie auf die Konsequenz, mit der in den genannten Verbänden die Tatsache, dass es einen einheitlichen Tarif für Busse und Bahnen gibt, kommuniziert wird. Auch nach mehreren Jahren SH-Tarif in Schleswig-Holstein liegt die Bekanntheit des SH-Tarifs bei 47 % (Grundlage: Alle Befragten in ganz Schleswig-Holstein) die Kenntnis des "Verbundprinzips" (Ein Fahrschein für Bus und Bahn) bei nur 63 % (Grundlage: Befragte aus den Kreisen und Städten, die den SH-Tarif anwenden). Zum Vergleich, in den HVV-Kreisen liegt der Bekanntheitsgrad des HVV bei über 80 %. Ein Grund für den geringen Bekanntheitsgrad des Verbundprinzips SH-Tarifs ist auch, dass sich die Aufgabenträger bislang nicht auf ein einheitliches Vorgehen bei der Darstellung und Vermarktung des SH-Tarifs geeinigt haben. Diesen landesweiten Themen soll sich der Verkehrsverbund der Aufgabenträger künftig annehmen.
28	Zu dem Satz "Eine Senkung der Tarife könnte relativ schnell umgesetzt werden": Bei einer seriösen Betrachtung der Finanzierung einer Tarifabsenkung und der Folgen der Absenkung (Finanzierung Mehrverkehrs) dürfen die Auswirkungen auf den Bus-ÖPNV nicht außer Acht gelassen werden. Dieses hat direkte Auswirkungen auf die Finanzen der Bus-Aufgabenträger. Insofern ist eine schnelle Umsetzung nur schwer vorstellbar.	Die zitierte Textpassage befindet sich im Kapitel "Plus-50-Prozent". Hier geht es darum zu beschreiben, was passieren müsste, um die Nachfrage um 50 % zu steigern. Das beschriebene Szenario (welches eines von vielen ist) geht davon aus, dass der Tarif deutlich gesenkt wird. Uns ist klar, dass eine deutliche Senkung der Tarife nur möglich ist, wenn den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen ausgeglichen werden. Darüber muss diskutiert werden. Unabhängig davon bezieht sich die Aussage lediglich auf die generelle technische Möglichkeit, Tarife zu ändern. Auch für Maßnahmen in anderen Bereichen wurden Entwicklungen unterstellt, die hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit mit den verantwortlichen Stellen zu diskutieren sind. (siehe Einleitung)
29	Gemeinsame Präambel der VRK-Aufgabenträger zur Stellungnahme zum LNVP	Welche ÖPNV-Maßnahmen sind sinnvoll bzw. nötig, um möglichst viele Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen? Mit dieser Frage beschäftigt sich der

<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum 4. LNVP-Entwurf des Landes Schleswig-Holstein und begrüßen die im vorliegenden Entwurf zum Ausdruck kommenden Bestrebungen zur weiteren Attraktivitätssteigerung im ÖPNV des Landes. Dies dient der auch von uns unterstützten Zielsetzung, noch mehr Menschen zur Nutzung von Bus, Bahn und Fähre zu bewegen und den bisherigen erfolgreichen Weg im Hinblick auf die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsangebote weiter zu beschreiten. Demzufolge sind wir im Rahmen unserer Möglichkeiten selbstverständlich bestrebt, hieran aktiv mitzuwirken. Auch durch Vertiefung der Kooperation und Integration innerhalb unserer eng verflochtenen Region wollen wir weiterhin einen Beitrag hierzu leisten.</p> <p>Ein aus unserer Sicht sehr kritischer Punkt ist in diesem Zusammenhang jedoch die Frage der Finanzierung. Ergänzend zu den jeweiligen Stellungnahmen zu konkreten Zielen des LNVP sind die kommunalen Aufgabenträger im VRK (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde) daher übereingekommen, einige grundsätzliche Aspekte des vorliegenden Entwurfs zum 4. LNVP nachfolgend einheitlich darzustellen.</p> <p>In der gesamten Frage der Finanzierung fehlt es dem LNVP-Entwurf an Schlüssigkeit. Es wird in dieser Hinsicht im Prinzip lediglich auf die Fortschreibung des Status quo abgestellt (vgl. Kap. 3.1. und 3.2), wobei ersichtlich wird, dass unter diesen Bedingungen vsl. ab 2018/19 mit ernststen Finanzierungsproblemen bereits für die im originären Verantwortungsbereich des Landes (SPNV) liegenden Angebote zu rechnen ist. Dabei finden Risiken, die z.B. aus der auslaufenden GVFG-Förderung erwachsen, noch nicht einmal Berücksichtigung. Weiterhin – und das ist für uns von besonderer Brisanz – wird von</p>	<p>LNVP. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Szenario "Offensive Nahverkehr" beschrieben. In 3.2.1/3.2.2 wird dargestellt, dass die Mittel, sofern sie im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen bzw. dynamisiert werden, ab 2019 nicht für den nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets "Offensive Nahverkehr" vorgehaltenen Angebotsumfang ausreichen. Daher beschreibt der LNVP gleichzeitig, welche Änderungen (Einnahmeverbesserungen) zur Verbesserung der finanziellen Situation erforderlich sind. Damit wird auch gegenüber dem Bund dokumentiert, dass die für die Stärkung des ÖPNV erforderlichen Maßnahmen insbesondere aufgrund der derzeitigen Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte der DB AG, langfristig nicht finanzierbar sind.</p> <p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Der LNVP wird hinsichtlich der Kritik an einigen Formulierungen überprüft und ggf. überarbeitet.</p> <p>Zum Thema: "Szenario 50-Plus".</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert. Zur Abgrenzung der "Szenario 50-Plus" wird im Vorwort des Ministers eine Klarstellung erfolgen.</p>
--	---

der bisherigen Praxis der festgeschriebenen (d.h. nicht dynamisierten) Kommunalisierungsmittel ausgegangen. Dabei sind bereits heute die Kosten für das bestehende ÖPNV-System, soweit es in unserem Zuständigkeitsbereich liegt, von uns nur noch schwer zu finanzieren. Wir können hier keine Perspektive erkennen, wie zusätzlich zu den ohnehin in den kommenden Jahren zu erwartenden Kostensteigerungen die angestrebten Attraktivitätssteigerungen, soweit sie in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, finanziert werden sollen. Die Ausschöpfung der in 3.2.2 aufgezeigten Möglichkeiten zu Einsparungen reichen u.E. hierfür bei weitem nicht aus. Auf der anderen Seite ist angesichts der angespannten Finanzlage bei den Kommunen keine Aufstockung der ÖPNV-Mittel möglich.

Gerade auch vor diesem Hintergrund möchten wir kritisch anmerken, dass an verschiedenen Stellen Maßnahmen, die in unserem Zuständigkeitsbereich liegen, scheinbar verbindlich – z.T. mit für Gesetze oder Verordnungen typischen "ist / sind zu"-Formulierungen – dargestellt werden (siehe hierzu unsere Stellungnahmen im Detail). Dies können wir so nicht akzeptieren.

Im Hinblick auf den 2. Band "Plus 50 Prozent" geben wir zu bedenken, dass im Interesse eines richtigen Verständnisses v.a. durch "Nicht-Insider" aus unserer Sicht wesentlich deutlicher herausgestellt werden muss, dass es sich bei den Inhalten dort nicht in erster Linie um tatsächliche Planungsziele bzw. Vorhaben handelt, sondern hiermit v.a. ein Beitrag zur Versachlichung der politischen Diskussion um eine "Verkehrswende" geleistet werden soll, indem die hierfür erforderlichen Maßnahmenpakete und damit verbundenen Aufwendungen aufgezeigt werden.

Landesseniorenrat Schleswig-Holstein

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
226	<p>Generell zu begrüßen ist die Gründlichkeit, mit der der Entwurf erarbeitet wurde.</p> <p>Es gibt für uns erkennbar viele positive Ansätze zur Erweiterung und Qualitätsverbesserung. Unter dem Gesichtspunkt des "generativen Wandels" (der tatsächlichen "Unterjüngung" der Gesellschaft durch den Geburtenrückgang) sind alle Ansätze zu begrüßen, die Berufsverkehre und das Reisen mit Bahn und Bus komfortabler gestalten können.</p> <p>Hinsichtlich des Ausbaus im Angebot (Integrierter Takt-Fahrplan [ITF], Erweiterung des Platzangebots, Erhöhung der Taktfrequenzen, Komfortsteigerung usw.) wünschen wir uns, dass die Zielsetzungen des 2. Bands ("Plus 50 Prozent") als reguläre Ziele der "Offensive Nahverkehr" aufgenommen werden, damit das wirklich Notwendige ab sofort angesteuert wird und nach Kräften ermöglicht werden kann. Ein Beispiel: Der ITF macht nur Sinn, wenn die Anschluss-Sicherheit gewährleistet ist. Sie ist im Regionalverkehr aus unserer Sicht wichtiger als die Reisezeit.</p> <p>Angesichts der Bedrohung unseres Lebensraums - im Großen durch die Klimaveränderungen,</p> <p>- im Kleinen durch verkehrsbedingte Verstopfung und Lärmbelastung in den Ballungsräumen</p> <p>dürfen Klimaschutz und Verringerung des Individualverkehrs nicht nur Leitziele sein, sondern</p>	<p>Mit der "Offensive Nahverkehr" werden bereits Maßnahmen zum Ausbau des Nahverkehrs vorgestellt. Diese sind weitgehend planerisch gesichert und finanziert.</p> <p>Das Szenario "Plus 50 Prozent" ist sehr ambitioniert und soll vor allem Denkanstöße und Ideen für einen weiteren Ausbau des Nahverkehrs liefern. Insofern ist es als Diskussionsgrundlage zu verstehen, wie viel Nahverkehr sich das Land und andere leisten wollen bzw. können.</p>

	müssen durch geeignete Maßnahmen im LNVP vorrangig angesteuert werden.	
227	<p><i>1.3 Mobilitätsstrukturen</i></p> <p>ABB 10: Wir begrüßen, dass hier die konkreten Zahlen der Streckennachfrage genannt sind. Es ist zu empfehlen, diese Praxis in alle Karten zu übernehmen.</p> <p>ABB 11: Ein- und Ausstiege in konkreten Zahlen würden denjenigen, die vor Ort an der Verbesserung des örtlichen ÖPNV arbeiten, stichhaltige Argumente für die verbesserte Bahnanbindung liefern. (z.B. Flensburg: 3. RNVP "bis 4000"; 4. RNVP "bis 5000". Die nach ABB 10 geschätzte tatsächliche Frequenz würde bei 3500 landen, von der der ÖPNV nicht einmal die Hälfte aufnimmt.)</p> <p>ABB 12: Die für Mobilitätsverhalten ermittelten Zahlen widersprechen für Flensburg dem dort für Dienstag, 05.10.2010 ermittelten Modalsplit:</p> <p>zu Fuß: 16%, Fahrrad: 19% (mit MoFa 1%), ÖV: 11%, MIV-Mitfahrer: 11%, MIV-Fahrer: 42% (siehe 3. RNVP für Flensburg S. 34)</p> <p>S. 28f.: Die festgestellten Unterschiede Stadt-Land können wir nur nachdrücklich unterstreichen! Es zeigt sich deutlich, dass das Problem darin liegt, Menschen, die ein Auto vor der Tür haben, für Sammelverkehre zu gewinnen.</p>	<p>Leider können bzw. sollten nicht in allen Karten auch konkrete Werte mit aufgeführt werden. Dies würde an einigen Stellen die Leserlichkeit deutlich einschränken.</p> <p>Unterschiedliche Werte z. B. beim Modal Split sind zwar bedauerlich, aber nicht zu vermeiden. In diesem Fall stammen die Werte aus unterschiedlichen Erhebungen, bei denen vermutlich unterschiedliche Methoden angewandt worden sind.</p>
228	<p><i>1.4 Milieus</i></p> <p>Angesichts der Verkehrsmittelwahl bzw. Gewohnheiten jeder/s einzelnen erscheint die Aufnahme des Milieu-Ansatzes sinnvoll, könnte aber gründlicher erarbeitet und sorgfältig - auch unter Marktgesichtspunkten - ausgewertet, dargestellt werden. Die auf dem jetzigen Stand gezogenen Schlussfolgerungen für die Entwicklung</p>	<p>Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.</p>

	<p>der Milieus in den Städten und Kreisen sowie die erwartete ÖPNV-Nutzung sind weitgehend ungesichert und zudem so global, dass ihre Hochstilisierung zu wichtigen Rahmendaten gewagt ist.</p> <p>Wir empfehlen deshalb, in den 4. LNVP einen Absatz aufzunehmen, der dazu verpflichtet, die Milieudaten kontinuierlich zu verfolgen und damit verbundene Prognosen jährlich anzupassen.</p>	
229	<p>Das Kapitel 2.6 Kommunikation und Werbung müsste den - im Marketing seit Jahren gründlich erarbeiteten (!) - Milieu-Ansatz aufnehmen, damit unter Berücksichtigung der Milieu-Eigenschaften auf das Verkehrsverhalten der Menschen eingewirkt werden kann.</p>	Die Ergebnisse der Milieubetrachtungen fließen in die Marketingplanung ein.
230	<p><i>1.5 Tourismus</i></p> <p>Die hier getroffenen Feststellungen und die daraus entwickelten Fragen sind u.E. zutreffend. Es fehlt der Hinweis auf die in Tourismusorganisationen weit verbreitete Ignoranz gegenüber dem Anreise- und Verkehrsverhalten der Touristen. Hier ist u. E. eine engere Zusammenarbeit notwendig. Die Sinus-Milieus im Tourismus zu erfassen, kann auch zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens unserer Gäste in Schleswig-Holstein genutzt werden.</p> <p>Kurzfristig sind die Spitzen des Touristenverkehrs (z.B. an der Westküste und nach Sylt) in die Kapazitätsanforderungen einzuarbeiten, ebenso die Fahrradbeförderung an Wochenenden.</p>	Die genannten Themen stehen bei Land und LVS auf der Agenda.
231	<p><i>1.7 Klimaschutz durch Nahverkehr</i></p> <p>Es ist gut, dass es das Kapitel gibt (nur eine Seite?). Es sollte unbedingt noch ausgebaut werden.</p> <p>Bei ABB 26 ist nicht klar, worauf sich die Zahlen beziehen. (alle Reisenden in öffentlichen Verkehrsmitteln im Jahr im</p>	<p>Wir prüfen, ob noch weitere Informationen zum Klimaschutz aufgenommen werden können.</p> <p>In der Abb. 26 wird dargestellt, wieviel CO2 auf den einzelnen Strecken eingespart wird. Dem zu Grunde liegt eine bestimmte Menge an Fahrgästen auf diesen Linien, für die die Fahrt mit einem Pkw angenommen wurde.</p>

	<p>Vergleich dazu: jede/r wäre allein mit dem Auto unterwegs?)</p> <p>Sinnvoller wäre: Wie viel kg CO2 kann ich auf den Strecken persönlich einsparen, wenn ich, statt allein im Auto zu fahren, den Bus oder Zug wählen würde? Vielleicht kann man eine solche Tabelle daneben stellen. Sie würde sich auch gut für örtliches Marketing nutzen lassen. (Vor allem mit dem Argument, dass die Sammelverkehre ohnehin fahren und CO2 ausstoßen.)</p>	
<p>232</p>	<p>2. Weiterentwicklung des Nahverkehrs 2.1 Ziele des vierten LNVP</p> <p>Die grundsätzlichen Ziele sind zu begrüßen. Schon oben haben wir darauf hingewiesen, dass man auch im Geltungsbereich des 4. LNVP bis 2017 weitgesteckte Leitziele wie "Plus 50 Prozent" ständig im Auge behalten sollte. Sie erscheinen uns nicht als überzogen, sondern sehr geeignet, im täglichen Handeln mit all den in diesem Abschnitt genannten Begrenzungen und Einschränkungen sich realistisch den Möglichkeiten der Umsetzung von Maßnahmen zu stellen, ohne dabei die längerfristige Zielsetzung aus dem Blick zu verlieren.</p> <p>Gerade im Vergleich der ABB 27 im ersten Band mit der ABB 03 im zweiten Band erscheint uns der ständige Abgleich möglicher Maßnahmen mit den – errechneten/wünschbaren – Ergebnissen sinnvoll – wiederum, um in den erforderlichen konkreten Verhandlungen zielorientiert "das Notwendige möglich zu machen".</p> <p>In der Auseinandersetzung mit "normalen Sterblichen" z.B. in der Politik, wäre es sicher hilfreich, wenn in den Abbildungen die konkreten Ist-Zahlen enthalten wären.</p> <p>ABB 28 müsste in beiden Säulendiagrammen bei den</p>	<p>Zu Abb. 28: Die Bezeichnung der letzten Säulen wird geändert in "Maßnahmen Offensive Nahverkehr".</p>

	letzten Säulen stehen: "Gestiegene Nachfrage SPNV"	
233	<p>2.2 Das Angebot 2012</p> <p>"Bahn und Bus ergänzen sich zu einem Nahverkehrssystem." (!)</p> <p>Bitte setzen Sie alles daran, dass dieser Zusammenhang der gegenseitigen Abhängigkeit und Ermöglichung sich überall durchsetzt.</p> <p>ABB 29 müsste in beiden Säulendiagrammen bei den letzten Säulen stehen "Erweitertes Angebot SPNV"</p> <p>S. 56: "Der Fahrplan wird angebotsorientiert gestaltet. ..." Wir begrüßen diese Abwendung von der reinen Nachfrage-Orientierung. Das erfordert mutige Entscheidungen zur Vorfinanzierung von Angebotsweiterungen. Nach unseren Recherchen kam es dort, wo dies mit Augenmaß geschehen ist, zu deutlichem Fahrgastzuwachs (bis hin zur Verdoppelung nach spätestens 10 Jahren).</p> <p>Es fehlt die klare Regelung der Verkehrszeiten: Beginn und Ende der Hauptverkehrszeiten sowie die Art und Weise der Ausdünnung in Nebenverkehrszeiten müssen schlüssig sein. Sie sollten sich weitestgehend an alltägliche Rhythmen und Kapazitätsanforderungen anpassen. Dabei ist zu beachten, dass diese Rhythmen sich immer mehr verschieben, sodass ein stimmiges Angebot (Takt, Kapazität und Komfort) rund um die Uhr und gleichbleibend an Wochenenden, Feiertagen sowie - besonders auf dem Land (!) - in den Schulferien unausweichlich ist, will man keine Fahrgäste verlieren.</p> <p>Die Verlässlichkeit wird oft unterschätzt. Wohl auch deshalb ist die Unabhängigkeit von Wetter und Jahreszeit im Schienenverkehr – gefühlt – deutlich zurückgegangen</p>	<p>Für die Definition der Hauptverkehrszeit gelten die einschlägigen Kriterien (6-9 und 15-18 Uhr). Eine detailliertere zug- und streckenscharfe Definition würde den Rahmen des LNVP sprengen und ist in einem LNVP auch nicht sinnvoll.</p> <p>Bauartbedingt ist ein niveaugleicher Einstieg in das Fahrzeug bei Doppelstockwagen - im Gegensatz zu einstöckigen Zügen- nur sehr schwer zu realisieren. Die derzeit im Einsatz befindlichen Doppelstockwagen verfügen im Steuerwagen über Rampen, die auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ein leichtes Einsteigen ermöglichen. In der Regel kann der Einstieg ohne Voranmeldung erfolgen, spontanes Reisen ist also möglich.</p>

	<p>und führt zu Fahrgastverlusten.</p> <p><i>Zu den geplanten Einzelmaßnahmen wird nicht Stellung genommen, da der Landesseniorenrat die örtlichen Voraussetzungen ebenso wenig erfassen will und kann, wie die Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen und der Verbesserung der notwendigen Infrastruktur.</i></p> <p>Allerdings ist die Unstimmigkeit zwischen Bahnsteiganpassungen und neu eingesetzten Schienenfahrzeugen im jeweiligen Einstiegsbereich nicht zu übersehen. Die UN-Behindertenrechtskonvention fordert zu Recht, dass Menschen mit Behinderungen auch Verkehrssysteme möglichst selbstständig ohne fremde Hilfe nutzen können. Dies ist z.B. bei Doppelstockwagen schon beim Einstieg unmöglich.</p>	
234	<p><i>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif</i></p> <p>Wir begrüßen die Bemühungen den Tarif landesweit durchzusetzen und zu vereinfachen. Dabei sollte ein klarer, gut überschaubarer Landestarif herauskommen, in dem örtliche Sonderangebote ausgeklammert sind. Wir sind deshalb auf den Tarif 2.0 gespannt.</p>	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
236	<p><i>2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein</i></p> <p>Das Projekt sollte unbedingt verstärkt betrieben werden. Die geplanten Maßnahmen erscheinen uns schlüssig. Die landesweite Abstimmung der Bahn- und Busverkehre zu einem stimmigen System von Abhängigkeit und Ermöglichung mit Anschluss-Sicherheit bei "ITF-Knoten" hat aus Fahrgastsicht höchste Priorität. Wir wünschen uns sehr, dass Sie Wege finden, die aufgeführten Einschränkungen und Begrenzungen zu überwinden.</p> <p><i>Auch hier wird zu den geplanten Einzelmaßnahmen nicht Stellung genommen, da der Landesseniorenrat die örtlichen Voraussetzungen ebenso wenig erfassen will</i></p>	Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.

	<i>und kann, wie die Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen und der Verbesserung der notwendigen Infrastruktur.</i>	
237	<p>3. Umsetzung der Maßnahmen 3.3 <i>Nahverkehr im Dialog</i></p> <p>Aus unserer Fahrgastsicht ist das Kapitel zu begrüßen. Es muss aber sicher noch mit weiteren Inhalten / Maßnahmen zum Kundendialog gefüllt werden.</p> <p>Die Fachgruppe "Verkehr ..." des Landessenorenrats hat in den letzten Jahren gemeinsame Sitzungen mit Fachleuten der LVS in Ihrem Hause genutzt, um Ideen zur Verbesserung des Nahverkehrs und der Kommunikation (Tarifinformation, Fahrplanheft, Kundenzeitschrift "los" u.a.) beizutragen und den realen Betrieb aus Sicht älterer Menschen zu schildern.</p> <p>Dies gilt sicher auch für andere Personengruppen und Verbände, die Fahrgastinteressen vertreten wie proBahn, VCD und Fahrgastbeiräte.</p> <p>Diese direkte Kommunikation von Menschen (z.B. Ideenfindung im direkten Gespräch) sollte neben der Nutzung moderner Medien ihren Platz behalten.</p>	Die intensive Diskussion mit den unterschiedlichen Interessensvertretern, u. a. dem Landessenorenrat, wird fortgesetzt.
238	<p>"Plus 50 Prozent" (Band 2) Einleitung</p> <p>Die Bewertung durch die Landesregierung trifft aus unserer Fahrgastsicht zu: "Mehr ist möglich!" Wir fügen hinzu: "... und das ab sofort!"</p> <p>Ziele</p> <p>Man sollte erst die Ziele setzen und, soweit möglich, durch Wahrscheinlichkeitsrechnungen absichern, um dadurch "das Notwendige möglich zu machen".</p>	<p>Zu Abb. 2: Es fehlt in der Abbildung die Erläuterung "Verkehrsaufkommen" und "Verkehrsleistung", diese wird ergänzt. Die unterschiedlichen Werte des Modal splits in Abb. 1 und 2 erklären sich durch unterschiedliche Bezugsjahre. In Abb. 1 sind die Werte aus der letzten MiD 2008 dargestellt, in Abb. 2 die auf 2010 hochgerechneten Werte.</p> <p>Abbildung 2 steht allerdings nicht im Widerspruch zu Abbildung 7. Die dort aufgeführten Werte der ersten Säule ("Basisszenario") umfassen bereits die Veränderungen durch die Maßnahmen in Band I ("Offensive Nahverkehr"). Sie sind aus diesem Grund schon höher als beim "Ist-Zustand". Wir stellen durch eine andere Säulen-Bezeichnung ("Offensive Nahverkehr") diesen Umstand</p>

<p>Der Absatz "Gleichzeitig sind im Bahnverkehr die sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträume für Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Denn mit der heutigen Infrastruktur ...wäre die Nachfragesteigerung in dieser Größenordnung nicht zu bewältigen." bedeutet doch: Obwohl wir wissen, dass es eigentlich nötig wäre, ist die Welt nicht mehr zu retten. Dabei dürfen Sie nicht stehen bleiben!</p> <p>Es ist offenbar immer noch nicht "angekommen", dass der Klimaschutz höchste Priorität haben muss – gerade auch im Land zwischen den Meeren.</p> <p>Sie haben dennoch mit den hier genannten Zielen den richtigen Weg beschritten – aber u. E. zu ängstlich. 9,9% im Verkehrsaufkommen, 11,7 % in der Verkehrsleistung ist entschieden zu wenig. Der Klimapakt Flensburg setzt z.B. 20% aller Wege für den ÖPNV als Ziel.</p> <p>Um wenigstens ein gutes Stück voran zu kommen, hält das bescheidenere "Entwicklungskonzept" im 3. RNVP der Stadt Flensburg einen Fahrgastzuwachs um insgesamt ca. 20% für die Zeit von 2011 – 2016 für einen aus heutiger Sicht erreichbaren Zielwert. (siehe 3. RNVP für Flensburg, S. 151)</p> <p>Dabei darf der status quo nicht verlängert und verfestigt werden, sondern alle Verfahren der Infrastrukturverbesserung müssen beschleunigt und intensiviert werden.</p> <p>ABB 2 sind die Werte des Ist-Zustands falsch oder die Überschrift unvollständig und irreführend. Wenn man die Tabelle als "Marktanteile" und die beiden Hälften als "Verkehrsaufkommen" und "Verkehrsleistung" auffasst, stehen die Zahlen im Widerspruch zu denen auf den Seiten 144 und den entsprechenden Säulendiagrammen auf S.145.</p>	<p>klarer heraus.</p>
---	-----------------------

<p>239</p>	<p>1.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn</p> <p>Die Tabelle ist schwer lesbar, speziell die Zeichenerklärung müsste die gleiche Schriftgröße haben wie die Tabellentexte (die Wiederholung der Zeichenerklärung auf allen Seiten ist hilfreich)</p> <p><i>Auch hier wird zu den geplanten Einzelmaßnahmen nicht Stellung genommen, da der Landesseniorenrat die örtlichen Voraussetzungen ebenso wenig erfassen will und kann, wie die Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen und der Verbesserung der notwendigen Infrastruktur. Aus Gründen des Klimaschutzes sind die Elektrifizierungsmaßnahmen sinnvoll und sollten beschleunigt umgesetzt werden.</i></p> <p>ABB 03: Hier wurde schon oben vorgeschlagen, die konkreten Ist-Zahlen an den Strecken anzugeben.</p>	<p>Die Darstellung der Grafiken im LNVP orientiert sich am Umfang der darzustellenden Inhalte. Wir prüfen, ob eine andere Darstellung möglich ist. Es wird digitale Version des LNVP geben, die je nach Bedarf über den Rechner vergrößert dargestellt werden kann.</p>
<p>240</p>	<p>2.0 Qualitätssicherung und Komfort</p> <p>Die Qualitätsoffensive sollte sofort beginnen. Die aufgelisteten Maßnahmen sind ohne Ausnahme aus Fahrgastsicht sehr sinnvoll. Die Einschätzung einer Nachfragersteigerung um 15% durch diese Verbesserung des Angebots ist realistisch.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>241</p>	<p>3.0 Fahrpreise und Tarife</p> <p>Die "inflationbereinigte Verringerung" sollte genauer beschrieben werden: Was käme da an realer Preisminderung heraus?</p>	<p>Ihre Frage bezieht sich auf Kapitel 4.0 im Szenario "Plus 50 Prozent".</p> <p>Das Szenario "Plus 50 Prozent" ist sehr ambitioniert und soll vor allem Denkanstöße und Ideen für einen weiteren Ausbau des Nahverkehrs liefern. Insofern ist es als Diskussionsgrundlage zu verstehen, wie viel Nahverkehr sich das Land und andere leisten wollen bzw. können.</p> <p>Als eine Möglichkeit wurde untersucht, was es bringen würde, wenn die Fahrpreise deutlich gesenkt würden. Würde man die heutigen Tarife um 20 % senken, würden die Fahrgastzahlen um 8 % steigen.</p>

		Die Formulierung ist missverständlich und wird überarbeitet.
242	<p>4.0 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte</p> <p>Die Maßnahmen sollten überall sofort umgesetzt werden, wo dies möglich ist. Hier sollten örtliche Ressourcen aktiviert und die Menschen vor Ort beteiligt werden.</p>	Wir verweisen auf die Antwort zur ID 226.
243	<p>5.0 Ergebnisse</p> <p>Die Zahlen im Text auf S. 144 und in den Säulendiagrammen ABB 7 stimmen nicht überein (vgl. auch S. 55)</p> <p>Bewertung und Fazit</p> <p>Ihre Bewertung auf S. 146 ist sicher richtig, weil die Erreichbarkeit des bescheidenen Zieles der Steigerung um 50% schon große Anstrengungen erfordert.</p> <p>Da aber, schon um des Klimaschutzes (!) willen das Ziel "Plus 50 Prozent" schon vor 2030 erreicht und sogar übertroffen werden muss, sollte am Ende nicht die Verzichtserklärung "nicht finanzierbar" stehen, sondern eine positive Vision mit Ausblick auf die umfassenden Veränderungen, die auf dem Wege dazu notwendig sind.</p> <p>In diesem Sinne sollte das "Fazit" noch einmal neu formuliert werden.</p>	<p>Die Werte in den Säulendiagrammen werden korrigiert bzw. als Werte mit Kommastelle ausgegeben.</p> <p>Wir prüfen eine Überarbeitung des Fazits.</p>

NEG Niebüll mbH

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
322	Seiten 17-19 + 58: Es wird die DB AG als EVU benannt, tw. eine RBSH. U.W. müsste es aber entweder DB Regio AG oder DB Regio Nord GmbH heißen.	Die korrekte Bezeichnung wird überprüft und vereinheitlicht.
323	21) Die Nachfrage Nb-Tö wird mit 140 FG/d angegeben. U.E. ist dieser Wert veraltet, er würde 51.000 FG/a bedeuten. Für das Bemessungsjahr 2011 wurden aber 63.000 FG gezählt, 2013 80.000. Absolut gesehen nicht viel, Der Wert von 140 ist aber falsch!	In der Karte wird die <u>durchschnittliche Besetzung</u> an einem Tag angegeben. Die Bezeichnung in der Legende ist leider irreführend und wird ausgetauscht. Der von Ihnen genannte Wert ist die <u>durchschnittliche Zahl der Einsteiger/Fahrgäste</u> .
324	22) Es fehlen Angaben zu den Zugpaaren! So sind für HEI-BÜS18 Zugpaare unterwegs, HUS-St.P. 19, für Nb-Dg + Nb-Tö aber nur 10-12.	Die Tabelle enthält aus Gründen der Übersichtlichkeit keine weitere Detaillierung.
325	<p>37) Die Identifizierung des Tourismus als Zielgruppe ist sehr zu begrüßen! Eigentlich überfällig. Die Aussagen sind mit 118 Stichproben aber wenig repräsentativ. Es sollte die Varianz angegeben werden.</p> <p>38) Tourismus + ÖV-Nutzung: auf den Inseln und den strandnahen Urlaubsorten ist diese wegen der allg. sehr kurzen Wege naturgemäß gering.</p> <p>39/40) Vorschlag: Die Vermieter sind zwingend in die Vermarktung des ÖV-Angebots einzubeziehen! Dies betrifft Kapitalanleger, Eingeborene wie Vermietorganisationen. Vielfach haben diese keine ÖV-Affinität und bewerben die Anreiseoption schlicht nicht oder unsach- und -zeitgemäß. Schließlich ist die Qualität vielfach besser als in der subjektiven Vermieterwahrnehmung</p> <p>Die höhere ÖV-Nutzung in der Nordseeanreise ist u.E. wirtschaftlich motiviert: 1) ist die Schiene leistungsfähig</p>	Wir nehmen die Hinweise zur Kenntnis.

	<p>genug, 2) würde ein Pkw für Überfahrt oder Parkplatz mind. die gleichen Kosten verursachen ohne Zusatznutzen. Entsprechend kann die Frage nicht nur sein, "wie die Nordseeküste stärker als ÖV-Ziel vermarktet werden kann", sondern wie die Qualität insbesondere in zeitlicher und kapazitiver Hinsicht verbessert werden kann (Beschleunigung, Kapazität)</p> <p>Zusätzlich gibt es beim Ausbau der Tourismus-Nutzung für Pauschal-Angebote tw. Umsatzsteuerliche Hindernisse.</p>	
326	<p>51 und 94) unserer Kenntnis nach besteht mit dem HVV und der NSH eine erfolgreiche Verkehrsbundsarbeit inkl. der Einnahmeaufteilung im Land. Von der Einführung eines weiteren Verbunds ist uns nichts bekannt. Die gegenwärtige Koalition hat sich auf die Schaffung eines Aufgabenträgerverbunds geeinigt. Dies ist für Effizienzsteigerung und integrierte Planung des Nahverkehrs im Lande sicherlich sinnvoll.</p> <p>51) Wir vermissen als Ziele "Energie-Effizienzsteigerung" und "Energiewende"</p>	<p>Zu 51) Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 94) Geplant ist ein Verkehrsverbund der Aufgabenträger in Schleswig-Holstein.</p>
327	<p>56) ITF sollte ausgeschrieben und erläutert werden</p> <p>Husum: die Anbindung an regionalbusse ist miserabel und nicht am Taktknoten ausgerichtet, die Busse kommen pünktlich nach Abfahrt der Bahn an.</p> <p>59) die Tabelle zeigt keine Bedienzeiträume, z.B. 4:00-23:00.</p> <p>62) Anstatt Kurswagen bitte IC-Kurswagen</p>	<p>Der Begriff ITF wird auf Seite 51 des LNVP eingeführt.</p> <p>Die Tabelle enthält aus Gründen der Übersichtlichkeit keine weitere Detaillierung.</p> <p>Ihr Änderungsvorschlag für Seite 62 wird aufgenommen.</p>
328	<p>Tabelle 66) Die Station Flensburg-Weiche wird rechtlich nicht stillgelegt, sondern der Stationshalt wird aufgegeben.</p> <p>Richtig wäre: Nb-Tö: 5-15.000, kein Unterhalt</p>	<p>Ihre Korrektur wird aufgenommen.</p>

329	67) in Abgleich mit der SRB-Planung erschließt sich die Planung eines SPNV für Kiel – Schönberg nicht,	Die Wiederaufnahme des SPNV auf der Relation Kiel - Schönberger Strand kann auch unabhängig von der Realisierung des Projekts StadtRegionalBahn erfolgen. Die Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur widerspricht einer möglichen späteren Aufnahme eines SRB-Netzes nicht.
330	70) ESTW: auch die Strecke Niebüll – Dagebüll wird 2014 ein ESTW einführen! 71) Zu Uetersen spricht der Sachstand nach § 11 AEG nicht für eine Trassensicherung. 75) Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand: Aus rechtlicher Sicht würde eine Reaktivierung eine zuvorige Stilllegung einer Strecke bedingen. Vermutlich geht es hier um die Wiedereinführung von SPNV?	Zu 70): Wird korrigiert. Zu 71): Sachstand wird gemeinsam erörtert. Ziel ist weiterhin die Trassensicherung. Zu 75): Wir verweisen auf die Antwort auf die ID 339. Es wird präzisiert, dass es sich um eine Reaktivierung für den SPNV handelt.
331	85) SH Tarif: er gilt landesweit mit Ausnahme der Inseln Amrum und Föhr, vor allem auch in den Gebieten Sylt, Flensburg und Schleswig-Flensburg. Dort gilt aber parallel noch ein Binnentarif. Das wäre richtig zu stellen!	Die Aussagen im LNVP werden entsprechend angepasst.
332	105) Was ist BBDB	BBDB ist die Abkürzung für "Beförderungsbedingungen für Personen durch Unternehmen der Deutschen Bahn AG". Der im Text benannte Fernverkehrstarifanteil bezieht sich somit nur auf die Erlöse für Tarife der DBAG.
333	110) Die Grafik ist nicht verständlich	Es ist nicht erkenntlich, auf welche Grafik sich die Anmerkung bezieht.
334	112) Das Konzept einer Landesinfrastrukturgesellschaft ist u. E. nicht zielführend. Vielmehr erscheint uns das Konzept LuFV zielführender 113) Elektrifizierung: u. E. sollte diese Idee unter der Zielsetzung "Erhöhung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit" mit der politischen Zielsetzung eigentlich dem LNVP vorangestellt werden! Der Überschuss an regenerativer Energie in SH muss u. E. auch wertschöpfend und Kosten-mindernd eingesetzt werden, sei es die klassische Oberleitung für schwerere	zu 112) Der Abschluss einer LuFV, wie mit der NEG erzielt, ist zweifellos ein geeignetes Instrument zur dauerhaften Sicherung einer Schieneninfrastruktur mit Landesbedeutung. Gleichwohl erscheint uns die Gründung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für die Weiterentwicklung des regionalen Schienennetzes sinnvoller. Schon heute hat das Land mittelbar über die AKN Know-How im Bereich regionaler Schieneninfrastruktur. Der gebündelte Einsatz dieses Know-Hows u. a. zur Weiterentwicklung des Schleswig-Holsteinischen Schienennetzes unter direktem Einfluss des Landes könnte für eine raschere Realisierung von Ausbaumaßnahmen sorgen. Von Interesse sind dabei für uns in erster Linie die Strecken des Regionalnetzes der DB AG.

	<p>SPNV-Leistungen (Nord-Süd) oder mit Akkus entlang der Regionalstrecken (siehe Berechnung FH FL)</p> <p>114) Eine Elektrifizierung IZ – HUS ist nur sehr eingeschränkt zielführend. Erstens entspricht dies nur bedingt der Nachfrage, zweitens sind die Kosten einer DB-Oberleitung 5 x teurer als die einer NE-Oberleitung (Erhebung neg bei SWEG, AVG und HLB), drittens würde eine Linienführung der "schweren" Marschbahnzüge über FL-Weiche – Lindholm geringere Investitionskosten verursachen sowie viertens einen deutlichen Zeitvorteil von 15-20 min ermöglichen. Zwischen Niebüll und IZ wäre dann eine auf einen 20 min Takt IZ-HH einerseits und den Stundenknoten Niebüll angepasste Verbindung mit leichten, energiesparenden Fahrzeugen einzulegen, tw. Durchbindung nach WLA +HH => Einsparung ca. 7 mio. €/a</p>	<p>zu 113) Diese Einschätzung der Bedeutung von Elektrifizierungen und deren Zusammenspiel mit dem Überschuss an regenerativen Energien wird zwar prinzipiell von uns geteilt. Gleichwohl sind wir hier auf die Mitarbeit der DB AG angewiesen. Daher ist bei aller Bedeutung, die diesem Thema gewidmet werden sollte, auch eine gewisse Vorsicht von Nöten, da Projekte in diesem Bereich nicht durch das Land allein vorangetrieben werden könnten. Auch die Entwicklung von Akkufahrzeugen für den SPNV auf Regionalstrecken ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass hier z.B. tatsächlich verbindliche Vorgaben im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens von SPNV-Verkehrsleistungen gemacht werden könnten.</p> <p>zu 114) Eine Elektrifizierung Itzehoe - Westerland würde Vorteile für die gesamte Westküste bringen. Die Führung der durchgehenden Züge von Hamburg nach Westerland über Flensburg-Weiche - Lindholm und ein damit einhergehender Verlust von Direktverbindungen für die Städte Husum und Heide nach Hamburg wäre politisch nicht durchsetzbar. Problematisch sind sicher die hohen Kosten für eine Elektrifizierung. Hier würden wir zum gegebenen Zeitpunkt auf die DB Netz AG zugehen und die Umsetzung günstigerer Vorgehensweisen einfordern. Vor diesem Hintergrund bedanken wir uns für die Nennung der Vergleichswerte bei den genannten NE-Bahnen</p>
335	<p>121) Sachstand 2012 zu Kiel – Schönberg: unter dem Ziel Wirtschaftlichkeit und auch Energieeffizienz kann angesichts von 30 mio. € Invest bei unklarer Sachlage der SRB das Vorhaben als nicht sinnvolle, räumlich isolierte Maßnahme zurückgestellt werden.</p>	<p>Bereits seit 2009 wird durch das Land Schleswig-Holstein eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs, auch unabhängig von der Realisierung des Projektes StadtRegionalBahn, vorgesehen.</p>
336	<p>132) SPNV-Tornesch – Uetersen: sinnvoll wäre eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Uetersen-Ost anstatt eines isolierten Dieselbetriebs</p> <p>133) Kopfzeile: wStrecke => Strecke</p> <p>FL-Nb: 1) Fahrzeit max 42 min! Berechnung IVE, Uni Hannover bei 6 Unterwegshalten, ansonsten 25 min.</p>	<p>Aufgrund der hohen Kosten für Fahrzeuge und Infrastruktur ist eine Reaktivierung als S-Bahn nicht geplant, aber in zukünftigen Schritten auch nicht ausgeschlossen.</p>

	2) Elektrifizierung 3) Liniennetzumgestaltung: schwerer SPNV HH-WLA über FL (20 min Fahrzeiterparnis!!!), IZ-Nb mit leichten Triebzügen, IZ-HH 20 min Takt, tw. Durchbindung WLA – IZ – HH =>Kostenersparnis ca. 7 mio .€	
337	134) FG-Zahlen Mo-Fr für die Zielgruppe Tourismus nicht hinreichend, da vornehmlich Sa+So/S	Für die Zielgruppe Tourismus ist die Aussage richtig. Die Studie liegt allerdings nur in dieser Form vor. Bei einer neuen Studie dieser Art werden wir eine weitere Differenzierung prüfen.
338	135) Die Beschleunigung der AKN-Strecke NMS – KLK – HH auf V>120 wäre durchaus sinnvoll	Es existiert derzeit kein Betriebsprogramm und kein Fahrplankonzept. Langfristig gesehen und mit Hinterlegung eines attraktiven Fahrplankonzeptes, könnte aber eine entsprechende Beschleunigung durchaus sinnvoll sein.
339	136) Reaktivierung: setzt eisenbahnrechtlich eine Stilllegung der Strecke voraus. Sollte im gesamten LNVP auf "Wiedereinführung SPNV" heißen!	Es handelt sich hier um eine Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV. Der eisenbahnrechtliche Status der Strecke ist für diese Bezeichnung unerheblich.
340	138) Stagnation der Tarife: sicherlich ziehen günstigere Tarife auch mehr Fahrgäste an. Dies würde aber voraussetzen, dass sämtliche Verkehrsverträge im Land SH anzupassen wären. Ansonsten wäre mit einer Unauskömmlichkeit zu rechnen (s.a. Schönes WE + Länderticket für Niebüll –Dagebüll + SVG)	Die zitierte Textpassage befindet sich im Kapitel "Plus-50-Prozent". Hier geht es darum zu beschreiben, was passieren müsste, um die Nachfrage um 50 % zu steigern. Das beschriebene Szenario (welches eines von vielen ist) geht davon aus, dass der Tarif deutlich gesenkt wird. Uns ist klar, dass eine deutliche Senkung der Tarife nur möglich ist, wenn den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen ausgeglichen werden. Darüber muss diskutiert werden. Unabhängig davon bezieht sich die Aussage lediglich auf die generelle technische Möglichkeit, Tarife zu ändern. Auch für Maßnahmen in anderen Bereichen wurden Entwicklungen unterstellt, die hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit mit den Verantwortlichen Stellen zu diskutieren sind. (siehe Einleitung)
341	142) sogenannter Schnellbus Nb - FL: eine Fahrzeit von 48 min ist absolut unrealistisch! Mit Pkw und einer nicht defensiv ausgerichteten Fahrweise sind im Schnitt 43 min zu erreichen. Das macht einen Schnitt von ca. 60 km/h. Faktisch hat der sogenannte Schnellbus 65 min. Fahrzeit.	Das Gutachten zur Bewertung der Schnellbuskorridore in Schleswig-Holstein hat folgende Punkte im Detail untersucht: 1. Wie lassen sich die Schnellbuslinien fahrplantechnisch sinnvoll in den ITF einbinden? Hier wurden auch die Fahrtzeiten untersucht.

	<p>Das sind rund 40 km/h. Eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit für eine Nfz um 50 % würde alle Halte auslassen müssen und Geschwindigkeiten oberhalb von unzulässigen 80 km/h erfordern. Zudem ist der Zuschuss von 1,51 €/km sicherlich nicht dauerhaft. Ab 2017 ist mit anderen Kosten zu rechnen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Welche Fahrgäste können mit der Einrichtung vernetzter Schnellbuslinien hinzugewonnen werden? 3. Welcher Kostenaufwand ist mit dem Betrieb der Schnellbuslinien verbunden? <p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können die Ergebnisse des Schnellbus-Gutachtens und die Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten genauer diskutiert werden.</p> <p>Wir freuen uns über Ihre Anmerkungen zur Schnellbusverbindung Niebüll-Flensburg, die in diese Diskussion, wenn das beschriebene Vorgehen von den kommunalen Aufgabenträgern unterstützt wird, einfließen können.</p>
--	--	--

Omnibus Verband Nord (OVN) e. V.

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
162	<p>1. Vorbemerkung</p> <p>Wir begrüßen zunächst die durchaus ambitionierte Herangehensweise der Verfasser des vorliegenden Entwurfs für einen neuen LNVP sowie das Ziel, trotz der demographischen Entwicklung und unklarer finanzieller Rahmenbedingungen den Nahverkehr weiter auszubauen. Nicht erkennbar ist allerdings, wie ein solcher Ausbau einschließlich einer weiteren Qualitätsverbesserung realisiert werden soll, wenn die dafür erforderliche Finanzierung nicht gesichert ist. Bezweifelt wird auch die im Entwurf des LNVP nicht weiter begründete Einschätzung, der Nahverkehr in Schleswig-Holstein habe eine "gute Qualität" (S. 95) oder das Eisenbahnnetz befinde sich in einem "zufriedenstellenden Zustand" (S. 70). Was in der Qualität jedenfalls gegenwärtig für die Bahn noch zutreffen mag, gilt für den Linienbusverkehr schon längst nicht mehr. Vor allem im ländlichen Raum werden zunehmend Ortschaften vom ÖPNV schlicht abgehängt. Nicht nur in Nordfriesland und Lübeck stehen spürbare Kürzungen der Verkehrsleistungen unmittelbar bevor bzw. sind bereits durchgeführt. Die begrüßenswerte Erkenntnis, dass eine weitere Angebotsverbesserung (im SPNV) "unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar" sei, (S. 146, 112), gilt selbstverständlich auch für den übrigen ÖPNV, der bekanntlich bereits seit der Kommunalisierung im Jahre 2007 zunehmend und inzwischen chronisch unterfinanziert ist, obwohl er im Jahre 2011 fast fünf mal so viele Fahrgäste befördert hat wie der Schienennahverkehr.</p> <p>Es greift daher zu kurz, bei der Frage nach einer weiteren</p>	<p>Welche ÖPNV-Maßnahmen sind sinnvoll bzw. nötig, um möglichst viele Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen? Mit dieser Frage beschäftigt sich der LNVP.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Szenario "Offensive Nahverkehr" beschrieben. In 3.2.1/3.2.2 wird dargestellt, dass die Mittel, sofern sie im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen bzw. dynamisiert werden, ab 2019 nicht für den nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets "Offensive Nahverkehr" vorgehaltenen Angebotsumfang ausreichen. Daher beschreibt der LNVP gleichzeitig, welche Änderungen (Einnahmeverbesserungen) zur Verbesserung der finanziellen Situation im Bahn und Busverkehr erforderlich sind und er beschreibt die Zwangspunkte, die es zu berücksichtigen gilt.</p> <p>Damit wird auch gegenüber dem Bund dokumentiert, dass die für die Stärkung des ÖPNV erforderlichen Maßnahmen insbesondere aufgrund der derzeitigen Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte, langfristig nicht finanzierbar sind. Das Land Schleswig-Holstein setzt sich schon heute sehr intensiv für einen Erhalt bzw. einen Ausbau der ÖPNV-Mittelausstattung durch den Bund ein. Um die Argumente noch zu untermauern, sollten alle Akteure des Nahverkehrs gemeinsam dafür werben.</p>

	<p>Verbesserung der Angebote gerade im ländlichen Raum auf die Zuständigkeit der Aufgabenträger und in der Folge auf die Verkehrsunternehmen zu verweisen, ohne die finanzielle Lage der Akteure vor Ort zu berücksichtigen. Soweit der LNVP hier eine Qualitätsverbesserung annimmt, fehlen Aussagen darüber, wie diese Wünsche finanziert werden sollten, gänzlich. Richtigerweise stellt der LNVP klar, dass es im von Schülerverkehr dominierten Busverkehr ebenso wenig Möglichkeiten zur Erlössteigerung (S. 112) wie Einsparpotentiale gibt. Der Annahme, die verfügbaren öffentlichen Finanzmittel ermöglichen die Finanzierung des derzeitigen Angebotes (S. 110), wird vor dem Hintergrund flächendeckend drohender bzw. bereits vollzogener Kürzungen von Verkehrsleistungen mit Nachdruck widersprochen.</p>	
<p>164</p>	<p>2. Finanzierung des Nahverkehrs</p> <p>Wir begrüßen die Position des Landes, sich gemeinsam mit anderen Ländern beim Bund anlässlich der Revision der Regionalisierungsmittel für eine fortgesetzte Zahlung bzw. Erhöhung der dynamisierten Regionalisierungsmittel einzusetzen (S. 110), um unter anderem den drohenden "Kaufkraftverlust" der Regionalisierungsmittel zu verhindern und die tatsächliche Kostenentwicklung aufzufangen.</p> <p>Zwei Dinge halten wir jedoch für unerlässlich:</p> <p>Zum einen müssen — insoweit längst überfällig - künftig neben dem SPNV auch die Aufgabenträger des ÖPNV mindestens die Regionalisierungsmittel (S. 107), richtigerweise aber die Kommunalisierungsmittel insgesamt in mit mindestens 2,5% dynamisierter Form erhalten, da die aktuelle Finanzierungsverordnung ebenso wie ihre Vorgängerin faktisch eine negative Dynamisierung enthält bzw. enthielt. Jedenfalls an den Busverkehr hat das Land die vom Bund erhaltende Dynamisierung auf die Regionalisierungsmittel bislang</p>	<p>Die Forderung, die Kommunalisierungsmittel zu dynamisieren, ist bekannt und im LNVP-Entwurf enthalten (vgl. Band 01, Kapitel 3.1). Derzeit reichen die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht aus, um dieser Forderung nachzukommen. Sollte sich die RegG-Mittelausstattung des Landes in Zukunft positiver als im LNVP angenommen entwickeln, kann über eine mögliche Dynamisierung der Kommunalisierung neu nachgedacht werden.</p> <p>Zu den Anmerkungen zu S. 98, S. 112 und S. 139:</p> <p>Der LNVP sagt nicht, dass Ausschreibungen generell nichts bringen. Er sagt lediglich aus, dass die Einsparungseffekte, die bei bisherigen Ausschreibungen in Schleswig-Holstein erzielt wurden, geringer sind als im Bahnverkehr. Einige Gründe hierfür werden im LNVP genannt. Weiterhin sagt der LNVP nicht generell aus, dass durch Ausschreibungen Verkehrsleistungen teurer werden. Es werden Rahmenbedingungen dargestellt, die mit dazu geführt haben, dass nach einer Vergabe die Leistung teurer geworden ist. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde diese Aussage von einigen Aufgabenträgern kritisiert, da in deren Zuständigkeitsbereichen erfolgten Wettbewerbsverfahren zu Einsparungen führten.</p> <p>Aus vereinzelt Aussagen im LNVP-Entwurf eine chronische Unterfinanzierung des Bus-ÖPNV abzuleiten ist sehr weitgehend und setzt</p>

<p>nicht weitergereicht. Es bleibt diesseits völlig unklar, wie unter solchen Rahmenbedingungen und der chronischen Unterfinanzierung des ÖPNV eine von allen gewünschte Verbesserung auch des Busverkehrs möglich sein soll. Völlig zu Recht weist auch der LNVP-Entwurf auf die Tatsache hin, dass Ausschreibungen im Busverkehr — anders als jedenfalls bislang im Bahnverkehr — keine nennenswerten Einsparungen bringen (S. 98), "in vielen Fällen" dadurch die Verkehrsleistung sogar teurer geworden sei (5. 112) und Linien häufig nicht wirtschaftlich betrieben werden können (S. 139).</p> <p>Zum anderen wird es nicht reichen, angesichts der seinerzeitigen Föderalismusreform darauf zu hoffen, dass der Bund die bestehende Unterfinanzierung im Alleingang behebt, zumal es für die Nutzung der Regionalisierungsmittel im Bereich des ÖPNV bekanntlich gesetzliche Grenzen gibt. Angesichts der notwendigen Verbesserung des Nahverkehrs und der schwierigen Herausforderungen vor allem durch die Folgen des demografischen Wandels wird das Land nicht umhin kommen, den eigenen Anteil an den Kommunalisierungsmitteln (Landesmittel) deutlich zu erhöhen. Die mittelfristige Umkehrung der prozentualen Verteilung (30:70) der GVFG-Mittel zwischen ÖPNV und Straßenbau (5. 110) zugunsten des ÖPNV (SPNV) mag ein erster Schritt in die richtige Richtung sein, allerdings besteht diesseits Anlass zu der Sorge, dass am Ende des Prozesses beim ÖPNV und seinem natürlichen Bedürfnis nach intakter Infrastruktur eher eine Verschlechterung eintritt.</p> <p>Erfreulicherweise haben nun die Länderverkehrsminister bei der VMK eine stärkere Unterstützung für den ÖPNV beim Bund eingefordert mit der Begründung, die "Kosten für Bus- und Bahnunternehmen" stiegen um fast 3% pro Jahr, weshalb hier gegenzusteuern sei, "damit sich die Qualität des ÖPNV-Angebotes nicht flächendeckend</p>	<p>voraus, dass Kenntnis über alle Kosten und Erlöse vorliegt. Die Aussagen im LNVP zielen darauf ab darzustellen, welchen Zwangspunkten der Busverkehr unterliegt.</p>
---	---

	<p>verschlechtert" (Verkehrsminister Meyer). Diese Aussage nährt Erwartungen, dass endlich alle Verkehrsbereiche einen entsprechenden Ausgleich für steigende Kosten in Form dynamisierter Mittel erhalten.</p>	
<p>165</p>	<p>3. Verkehrsinfrastruktur</p> <p>a) Behebung des Sanierungsrückstaus</p> <p>Da die Verkehrsunternehmen auch in Schleswig-Holstein auf eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind, ist es vordringliche Aufgabe des Landes bzw. der LVS dafür zu sorgen, dass sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene endlich der vorhandene Sanierungsrückstau in der Infrastruktur angegangen und rechtzeitig behoben wird, damit sich Fälle wie an der Rader Hochbrücke im Verlauf der A7 oder im Rendsburger Kanaltunnel nicht wiederholen. Unstreitig befinden sich zahllose Kreis- und Landesstraßen ebenso wie Schienentrassen und entsprechende Brücken in besorgniserregendem Zustand und behindern schon jetzt Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von ÖPNV und SPNV zunehmend. Zudem gilt es, angesichts der langjährigen Planungsdauer bereits jetzt einen Nachfolgebau für Rader Hochbrücke und Ei-senbahnhochbrücke (S. 71) in Rendsburg — etwa über eine Tunnellösung - in Angriff zu nehmen, um einen erneuten Verkehrsgau zu verhindern.</p> <p>b) 3-Achsenkonzept</p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich die Pläne im Entwurf des LNVP, das vor Jahren begonnene 3-Achsenkonzept weiter voranzutreiben und insbesondere den S-Bahnen S4 und S21 auf die Gleise zu verhelfen. Anders als die nördlichen Regionen des Landes haben die Kreise in der Metropolregion ein massives Beförderungsproblem, das durch diese Projekte deutlich verringert werden kann.</p>	<p>zu a) Die Hinweise nehmen wir zur Kenntnis.</p> <p>zu b) Die Beseitigungen des Engpasses Hauptbahnhof Hamburg und das Abwickeln der hohen Nachfrage im SPNV entlang der von Ihnen genannten Achsen stellt auch für uns eine der Hauptmotivationen hinter den S-Bahn-Projekten dar. Für die spätere Durchbindung der S-Bahn über die z.Z. avisierten Haltepunkte hinaus, nehmen wir Ihre Anregungen gerne entgegen.</p>

	<p>Auch wird die dadurch erreichte spürbare Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs deutlich mehr Spielraum geben für zusätzliche Verbindungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg. Zweifelhaft bleibt allerdings, ob eine weitere Ausweitung des S-Bahnnetzes über Itzehoe, Bad Oldesloe oder Kaltenkirchen hinaus tatsächlich rentabel ist, weil nach Hamburg reisende Fahrgäste und insbesondere Pendler womöglich schon dort in schnellere Züge steigen werden, wo es sich anbietet. Alternativ bietet sich auch hier die Schaffung eines attraktiveren und eng verzahnten Buszubringerverkehrs an.</p>	
<p>166</p>	<p>c) Reaktivierung von Bahnstrecken / Einrichtung neuer Bahnstationen</p> <p>Erst dann, wenn die Sanierung der Infrastruktur erfolgt und die großen und wirkungsvollen Verkehrsprojekte im Rahmen des 3-Achsenkonzeptes durchfinanziert sind, sollte eine Prüfung der Reaktivierung von Bahnstrecken erfolgen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass jede Reaktivierung die Verdrängung von Buslinien und nicht selten das wirtschaftliche Aus für das diesen Verkehrsweg bedienende mittelständische Verkehrsunternehmen bedeutete. Dies gilt exemplarisch etwa für die geplante Strecke Rendsburg-Fockbek (S. 75), die entgegen der behaupteten Annahme eine gutachterlich nachgewiesene, unmittelbar spürbare Konkurrenz für den dortigen Stadtverkehr darstellte. Der vorliegende Entwurf bestätigt diese Sorge ausdrücklich mit der Annahme von "Verlagerungseffekten" zulasten des Busverkehrs (S. 144). Vor diesem Hintergrund ist darauf zu achten, dass nur dort Reaktivierungen von Bahnstrecken vollzogen werden, wo für die Fahrgäste nachweislich ein spürbarer und nachhaltiger Mehrwert einschließlich der Taktfrequenz entsteht.</p> <p>Ein verantwortliches Handeln ist auch dort geboten, wo es um die Errichtung zusätzlicher Bahnstationen geht (S. 78), wie die Erfahrungen mit der erfolglosen Reaktivierung von</p>	<p>Bei den kritisierten Reaktivierungen von Bahnstrecken handelt es sich um Ergänzungen zum heute vorhandenen Netz, die vielfach mit geringem Aufwand herzustellen sind und deren Betriebskosten im Zuge von Ausschreibungen bereits kostenseitig abgesichert sind, bzw. die sinnvolle Ergänzungen auszuschreibender Verkehre sind. Die Konkurrenz zum Busverkehr wird nicht gesehen, vielmehr handelt es sich um eine Ergänzung, die Bus und Bahn Vorteile bringt und den ÖPNV so insgesamt stärkt.</p> <p>Bezüglich der Errichtung zusätzlicher Bahnstationen ist zu berücksichtigen, dass sich in vielen Fällen die wirklichen Reisezeitgewinn für Fahrgäste insbesondere dort einstellen, wo bisher Umwege gefahren werden mussten (z.B. von Suchsdorf zum Hauptbahnhof in Kiel und dann nach Flensburg). Hier ist davon auszugehen, dass in diesen Relationen bisher wenig Kunden den ÖPNV überhaupt genommen haben. Interessant wäre aber die Nennung konkreter Beispiele, wo Kunden nach der Inbetriebnahme neuer Stationen weniger Verbindungen als vorher angeboten wurden.</p>

	<p>Bahnstationen wie etwa Flensburg-Weiche gezeigt haben. Jedenfalls dort, wo es in direkter Stadt- oder Stadtrandlage ein intaktes Buslinien-netz gibt, wird es zu einem Verdrängungswettbewerb selbst dann kommen, wenn nur stündliche Halts des Bahnverkehrs vorgesehen sind. In der Folge führte eine solche Entwicklung nicht zu einer Qualitätsverbesserung, sondern zwangsläufig zu einer Ausdünnung von Taktfrequenzen.</p>	
167	<p>d) Stadtregionalbahn Kiel</p> <p>Wir haben bereits an anderer Stelle und in unserer Stellungnahme zum abgelaufenen LNVP 2008-2012 darauf hingewiesen, dass die Vision einer Stadtregionalbahn in Kiel vor allem hinsichtlich der Folgekosten nicht finanzierbar ist in einer Zeit, in der dem Schienenverkehr die Mittel für Angebotsverbesserungen auszugehen drohen, der ÖPNV insbesondere in der Fläche völlig unterfinanziert ist und die Aufgabenträger vielerorts die Verkehrsleistungen zusammenstreichen müssen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen, weil nicht alles möglicherweise Wünschenswertes auch umsetzbar ist.</p> <p>Vor diesem Hintergrund erschließt sich nicht, warum hinsichtlich der Stadtregionalbahn (S. 68) zumindest eine Darstellung der jährlichen Betriebskosten, aufgeschlüsselt nach den betroffenen Kreisen und kreisfreien Städten, nicht möglich sein soll. Um — ganz generell - die notwendige Akzeptanz für Verkehrsprojekte zu erreichen, halten wir maximale Transparenz für zwingend erforderlich.</p>	<p>Die dargestellte Einschätzung zur SRB wird nicht geteilt.</p> <p>Auf die gewünschte Darstellung der Betriebskostenverteilung wird verzichtet, weil es hierzu bislang zwar konkrete in Gutachten erarbeitete Vorschläge, jedoch keine verbindlichen Beschlüsse gibt. Zudem ist das Land nur ein Akteur von mehreren betroffenen Beteiligten und kann daher den Diskussionsstand nicht einseitig veröffentlichen.</p>
168	<p>4. Rückläufige Schülerzahlen</p> <p>Nicht nachvollziehbar ist die im Entwurf enthaltene Aussage, eine Verschlechterung des Angebotes infolge der rückläufigen Schülerzahlen könne vermieden werden (S. 135). Zwar bleibt der Aufwand für die Verkehrsleistung gleich unabhängig davon, wie viele Schüler befördert</p>	<p>Der Passus im LNVP-Entwurf (S. 135) sollte im Zusammenhang mit den Ausführungen in Kapitel 5 gesehen werden. Natürlich erfordert eine Beibehaltung des Bus-Angebotes vor dem Hintergrund rückläufiger Schülerzahlen auch finanzielle Anstrengungen. Genauso wie eine Verbesserung des Angebots auch einen Blick auf ergänzende Mobilitätskonzepte erfordert.</p>

	<p>werden. Allerdings zeichnet sich schon jetzt ab, dass die Aufgabenträger, da wo es möglich ist, bereits heute Linien zusammenkürzen und Ortschaften aus dem Liniennetz herausnehmen.</p> <p>Ebenso erschließt sich nicht auf Anhieb, wie der Busverkehr unter den gegebenen Rahmenbedingungen und mit dem Grundgerüst der Schülerbeförderung (S. 112) die Fahrgastzahlen steigern kann. Geradezu absurd wirkt vor diesem Hintergrund das ausgegebene Ziel, "für den Busverkehr verbleibe die Aufgabe, das Verkehrsaufkommen um 40% und die Verkehrsleistung um 33% zu steigern" (S. 130). Zweifel bestehen aber auch bei der Zielvorgabe für den Bahnverkehr, das Verkehrsaufkommen um 70% und die Verkehrsleistung auf 60% zu steigern.</p>	<p>Das Szenario "Plus 50 Prozent" hat die Absicht aufzuzeigen, was gemacht werden muss, um eine deutliche Verschiebung des Marktanteils zu Gunsten des Nahverkehrs zu erreichen. Hierfür sind Annahmen zu treffen, welche Verkehrsmittel im Nahverkehr für welche Teilziele eintreten. Und selbstverständlich bedeutet dies auch eine Auseinandersetzung mit der Frage, wie viel Nahverkehr sich das Land und andere leisten wollen/können. Dieses Szenario soll als Diskussionsauftakt dienen. Wir freuen uns dabei auf konstruktive Vorschläge von Seiten der Unternehmen bzw. ÖVN/VDV, wie der ÖPNV noch attraktiver für mögliche Neukunden werden kann.</p>
169	<p>5. "Verkehrsverbund"</p> <p>Da es sich auch nach dem Wortlaut des aktuellen Koalitionsvertrages der Landesregierung künftig um einen "Aufgabenträgerverbund" handeln soll, sollte die Begrifflichkeit auch entsprechend im LNVP verwendet werden, also als Aufgabenträgerverbund (S. 94). Die Implementierung eines solchen Aufgabenträgerverbundes unterstützen wir ausdrücklich, zumal dieser geeignet ist, die vorgegebenen Ziele einer Qualitätsverbesserung des Nahverkehrs, einer Vereinheitlichung von Standards für Bus und Bahn sowie einer optimierten Verzahnung beider Verkehre, aber auch innerhalb der Aufgabenträger zu erreichen.</p> <p>Unklar dargestellt bleibt die Position der NSH GmbH im Verhältnis zur neuen nah.sh GmbH. Richtig ist, dass die Zusammenarbeit zwischen nah.sh GmbH und NSH GmbH derzeit vertraglich neu geregelt wird. Allerdings ist die NSH GmbH nicht allein bloßer "Interessenvertreter der Verkehrsunternehmen im Bereich der Tarifentwicklung und —abrechnung" (S. 95), sondern sie ist im Auftrag der</p>	<p>Das Kapitel wird an den aktuellen Diskussionsstand angepasst.</p> <p>Es gibt nach unserer Kenntnis keine allgemeingültige (bzw. juristisch legitimierte) Definition eines Verkehrsverbundes und seiner Aufgaben bzw. Zuständigkeiten.</p>

	<p>Verkehrsunternehmen auch allein zuständig für den Bereich der Tarifentwicklung und —abrechnung. Diese Feinheit in der Differenzierung ist ein qualitativ nicht unerheblicher Unterschied und muss auch so dargestellt werden. Soweit Land bzw. LVS "mehr Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger auf die Tarifgestaltung" fordern, zumal die Erlösverantwortung der Unternehmen "bislang zu schwierigen Diskussionsprozessen" führten, weil "zwischen Unternehmen und Aufgabenträger oft unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Erlöswirkung von Tarifänderungen" bestünden (S. 100), weisen wir derartige Versuche der Einschränkung unternehmerischer Entscheidungsfreiheit nachdrücklich zurück. Davon zu unterscheiden ist der berechnete Bedarf der Aufgabenträger an Transparenz (S. 88), der aber zunehmend gewährleistet ist durch die Vergabepaxis vor Ort und entsprechende obligatorische Überkompensationsregelungen.</p>	
<p>171</p>	<p>8. Barrierefreiheit</p> <p>Auch wenn der Begriff der "Barrierefreiheit" rechtlich wie tatsächlich noch immer unscharf ist, werden die Verkehrsunternehmen ihren Teil dazu beitragen, dass bis zum 1.1.2022 gemäß § 8 PBefG der Nahverkehr in Schleswig-Holstein "barrierefrei" ist. Da es diese sehr aufwändigen Anpassungen jedoch — wenig überraschend — nicht zum Nulltarif geben wird, sollte das Land im Sinne einer Fahrzeugförderung entsprechende Mittel zur Verfügung stellen, um die nicht unerheblichen Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen zumindest in Grenzen zu halten. Anderenfalls drohte eine deutliche Verteuerung der Verkehrsleistungen und in der Folge ein spürbarer Qualitätsverlust des Nahverkehrs.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen erwarten umgekehrt, dass auch das Land seine Hausaufgaben erledigt und die 7.500</p>	<p>Eine Förderung für die Neubeschaffung von Niederflurbussen durch das Land Schleswig-Holstein ist nicht vorgesehen.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Kreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV zuständig sind. Die Grundlagen für die Barrierefreiheit im Bus-ÖPNV sind von dort aus zu regeln und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen. Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus im Bus-ÖPNV gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. Somit liegt es im Verantwortungsbereich der Kreise und kreisfreien Städte, ob sie das im Gesetz genannte Ziel erreichen können, oder (z. B. aus wirtschaftlichen Gründen) erst zu einem späteren Zeitpunkt.</p> <p>Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ist in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Kommunen vor Ort zu gestalten. Baulastträger und damit zuständig für den Haltestellenausbau sind jedoch die Kommunen, in denen sich die Haltestellen befinden. Die Kommunen haben die Möglichkeit, bei den jeweiligen regionalen ÖPNV-</p>

	<p>Haltestellen (S. 74) bis zum Jahr 2022 "barrierefrei" ausbaut, damit die Investitionen der Verkehrsunternehmen nicht buchstäblich im Sand versickern. Angesichts überall knapper Ressourcen sollten die Veränderungen in den Bussen und an den Haltestellen deshalb in klar umgrenzten Gebieten im Gleichschritt erfolgen.</p> <p>Hinzuweisen ist jedoch auf den technischen Umstand, dass im ländlichen Schülerverkehr insbesondere auch deshalb hochflurige Fahrzeuge eingesetzt werden (S. 65), weil diese deutlich höhere Sitzplatzkapazitäten aufweisen als Niederflurfahrzeuge. In der täglichen Praxis werden die Verkehrsunternehmen nicht etwa mit Forderungen nach barrierefreien Zugängen konfrontiert, sondern stattdessen mit massiven (elterlichen) Forderungen nach Sitzplätzen für Kindergarten- und Schulkinder. Vor diesem Hintergrund gilt es, das Thema "Barrierefreiheit" behutsam und auch angesichts leerer Kassen zunächst dort anzugehen, wo tatsächlich ein entsprechender Bedarf an barrierefreiem Zugang nachweisbar ist.</p> <p>Dass die Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehr künftig auch für jegliche Ausprägungen alternativer Bedienungsformen, namentlich für sog. Bürgerbusse gelten muss, sollte schon aus Gründen eines fairen Wettbewerbs allgemeiner Konsens sein, fehlt aber im vorliegenden Entwurf des LNVP.</p>	<p>Aufgabenträgern Fördermittel für den Ausbau zu beantragen.</p> <p>Die Hinweise zum Spannungsfeld barrierefreie Fahrzeuge vs. Sitzplatzkapazitäten werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anforderungen an die Barrierefreiheit gelten für den gesamten ÖPNV. Für uns steht außer Frage, dass damit auch die alternativen Bedienformen gemeint sind.</p>
195	<p>6. Weiterentwicklung der Nahverkehrskommunikation</p> <p>Soweit im Entwurf des LNVP gefordert wird, die Verkehrsunternehmen künftig an den Kosten der unternehmensübergreifenden Kommunikation (S. 93) zu beteiligen, weisen wir darauf hin, dass es sich dabei um zusätzliche Betriebskosten handelt, die etwa über eine Dynamisierung der Kommunalisierungsmittel finanziert werden müssten.</p>	<p>Grundsätzlich ist es sinnvoll, auch die Busunternehmen an den Kosten der Kommunikation zu beteiligen, wie es im SPNV seit langer Zeit praktiziert wird. Entsprechende Regeln sind in den Verkehrsverträgen zu treffen und aus diesen zu finanzieren.</p>

<p>196</p>	<p>7. Ausweitung der nah.sh-Garantie auf den Linienbusverkehr</p> <p>Soweit der LNVP eine "Ausweitung der nah.sh-Garantie auf den Busverkehr" vorsieht (5. 93), wird ein solcher Vorstoß mit Verweis auf geltendes Recht abgelehnt. Denn der Gesetzgeber hat aus gutem Grund in Art. 25 Abs. 2 der Fahrgastrechteverordnung (EU-VO Nr. 181/2011), die erst seit März 2013 überhaupt Anwendung findet, vorgesehen, dass solche Garantien beim Busverkehr ausschließlich für Linien ab 250 km Entfernung vorgesehen sind. Für eine deutliche Verschärfung dieser Verordnung in Schleswig-Holstein besteht keinerlei Notwendigkeit, zudem wäre eine solche Garantiehafung mit massiven Zusatzbelastungen für die Busunternehmen verbunden, die nur mit einem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch Aufgabenträger bzw. das Land zu verkraften wären.</p>	<p>Die heutige nah.sh-Garantie ist eine freiwillige Leistung des Landes und der SPNV-Unternehmen, die weit über die für Nahverkehrsfahrgäste völlig unzureichenden Regelungen der gesetzlichen Fahrgastrechte hinausgeht. Im Gesamtsystem Nahverkehr SH ist eine durchgängige Entschädigungsregelung für Bahn und Bus im Sinne der Kunden sinnvoll. Das finanzielle Risiko ist nach allen Erfahrungen mit der Garantie im SPNV überschaubar, die bisherigen Entschädigungsbeträge für den SPNV sind im LNVP-Entwurf dokumentiert.</p>
------------	--	---

S-Bahn Hamburg GmbH, Geschäftsführung

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
1	<p>Unsere Stellungnahme befindet sich im Anhang. ---</p> <p>Sehr geehrter Herr Ostermeier, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir danken Ihnen für die Zusendung des Entwurfs zum Landesnahverkehrsplan 2013, zu dem</p> <p>wir in der Folge bezogen auf Themen der Hamburger S-Bahn gern Stellung nehmen.</p> <p>Im Entwurf zum neuen LNVP wird das Verkehrsmittel S-Bahn reich bedacht. Zunächst ist das Achsenkonzept ausführlich in die Maßnahmenpläne eingeflossen. Die Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen und die Einführung einer neuen Linie S4 Ost stehen dabei an hervorgehobener Position. Wir empfehlen, trotz der ohne Zweifel noch längeren Zeit bis zu einer Realisierung, auch die S4 West bereits ausführlicher vorzustellen. Bei der Einfügung in eines der beiden Szenarien ist festzustellen, dass sich die Autoren des LNVP nicht ganz sicher waren, in welches die S4 West gehört. Wir sind in der Hinsicht optimistisch und würden der politischen Linie folgen, nach der die S4 West als Maßnahme in das Konzept "Offensive Nahverkehr" aufzunehmen wäre.</p> <p>Im Szenario "Plus 50 Prozent" befinden sich weitere Maßnahmen, die eng mit der Erweiterung des S-Bahn-Netzes nach Schleswig-Holstein entlang der drei Achsen verknüpft sind. So sollen die Strecken nach Heide und</p>	<p>S 4 West</p> <p>Wir haben bei der Beschreibung der Maßnahmen im Szenario "Plus 50 Prozent" einen Absatz zur S 4 West mit aufgenommen. Eine dezidierte Aufnahme in das Szenario "Offensive Nahverkehr" (Tabellen auf den S. 66 und 67) wäre allerdings aus unserer Sicht nicht mit dem zeitlichen Horizont der Maßnahme vereinbar. Eine Erwähnung findet das Projekt allerdings auf S. 77 (Achsenkonzept) und dann dezidiert im Szenario "Plus 50 Prozent"</p> <p>S-Bahnverlängerungen (Heide, Brunsbüttel, Bad Oldesloe-NMS)</p> <p>Bei der weiteren Konkretisierung der Ideen werden die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität zu prüfen sein. Die genannten Streckenabschnitte haben derzeit keine Direktverbindungen nach Hamburg (zwischen Heide und Itzehoe nur die Stationen, die derzeit durch den Pendelzug bedient werden). Eine S-Bahnlösung könnte hier für eine Lösung sorgen und gleichzeitig die schon heute sehr stark nachgefragten Expressverbindungen entlasten. Die Frage der Toiletten im Fahrzeug wird mit Sicherheit lösbar sein.</p> <p>Tornesch-Uetersen</p> <p>Die Integration der Strecke Tornesch-Uetersen in das Hamburger S-Bahnnetz wäre langfristig gesehen sicherlich wünschenswert. Wir wollen uns derzeit aber noch verschiedene Optionen offen halten. Da die Anbindung Uetersens direkt an das S-Bahnnetz teure Infrastrukturanpassungen erfordern würde, haben wir diese noch nicht in den LNVP aufgenommen.</p> <p>Bergedorf-Aumühle</p> <p>Der Vorschlag wird nach einer genauen Betrachtung der Entwicklung der</p>

<p>Brunsbüttel (als Verlängerung von Itzehoe), nach Bad Segeberg/ Neumünster (als Verlängerung von Bad Oldesloe) und nach Bad Bramstedt/ Neumünster (als Verlängerung von Kaltenkirchen) mit in die S-Bahn-Konzeption eingefügt werden. Hier geben wir zu bedenken, dass die potentiellen Fahrgäste dieser Strecken in ihrer großen Mehrheit wahrscheinlich an den größeren Brechpunkten, z. B. Itzehoe oder Bad Oldesloe, den Umstieg auf einen schnelleren Zug Richtung Hamburg bevorzugen werden, da die Reisezeiten mit der S-Bahn durch den Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen recht lang gerieten. Es ist also zuvor genau zu analysieren, wie hoch die jeweiligen lokalen/ regionalen Potentiale wären, die dann von der umstiegsfreien S-Bahn überhaupt profitieren würden. Ein Nebenaspekt ist dabei natürlich auch die fehlende Toilette an Bord der S-Bahn-Züge. Zwar sind Fahrzeuge mit Toiletten durchaus vorstellbar; jedoch ergeben sich daraus fehlende Platzreserven im innerstädtischen Bereich in diesen Zügen. Vor- und Nachteile sind hier genau abzuwägen.</p> <p>Schließlich regen wir an, auch die Strecke Uetersen Tornesch in eventuelle S-Bahn-Überlegungen mit einzubeziehen. Sie liegt in großer Nähe zu Hamburg, ließe sich durch ein Flügelkonzept tatsächlich auch relativ gut in die S4 West einpassen und bietet bei intelligenter Anbindung ein recht großes Potential.</p> <p>Im Folgenden finden Sie unsere detaillierteren Anmerkungen zu den einzelnen Projekten. Dabei sind wir entsprechend der Seitenzahlen vorgegangen:</p> <p>Seite 66, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 1), Zeile Hamburg - Büchen: Die Erweiterung des Regionalbahntaktes zwischen Hamburg und Büchen, gepaart mit der Einstellung des Triebwagenverkehrs zwischen Aumühle und Büchen, führt absehbar zu einer weiteren Reduzierung der ohnehin niedrigen</p>	<p>Nachfragezahlen zu prüfen sein.</p> <p>Stationsmaßnahmen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord</p> <p>Eine vorzeitige Realisierung einer Station Elmshorn Süd (vor Inbetriebnahme einer möglichen S 4 West) wäre aufgrund des enormen Fahrgastpotenzials einer solchen Station in der Tat interessant und wird für den Zeitraum nach Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung in Erwägung gezogen, wenn die Belegung der Streckeninfrastruktur dies zulässt (eine entsprechende Präzisierung wird in den LNVP aufgenommen).</p> <p>Integration der Strecke Nettelburg/Bergedorf - Geesthacht in die S-Bahn</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Führung der Züge über den S-Bahnhof Bergedorf wäre sicherlich sinnvoll, wir erachten sie jedoch aufgrund der dann erforderlichen massiven Infrastrukturausbauten als wenig realistisch.</p>
---	--

<p>Fahrgastnachfrage auf der S-Bahn im Abschnitt (Hamburg=Bergedorf-) Reinbek - Aumühle. Wir regen an, in Reinbek eine Weichenverbindung zwischen den beiden Streckengleisen zu schaffen, so dass ein Teil der heutigen S-Bahn-Leistungen auf dem Abschnitt Reinbek - Aumühle entfallen kann. Mit dem entfallenden Kilometerkontingent könnte dann das Zugangebot auf dem Abschnitt Hamburg=Bergedorf - Reinbek bedarfsgerecht erweitert werden.</p> <p>Seite 66, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 1), Zeile Hamburg - Itzehoe, in Verbindung mit Seite 68, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 3), Zeile Hamburg - Kellinghusen, Seite 77, Ach-senkonzept, Kapitel S4, und Seite 98, Weiterentwicklung des Wettbewerbs, Aufzählung in der ersten Spalte, 2. Unterpunkt: Natürlich wird die Linie S4 West nicht in diesem Jahrzehnt mehr den Betrieb aufnehmen. Es wundert jedoch, dass dieses Projekt, welches sich zu verhältnismäßig geringen Kosten realisieren lässt, an dieser Stelle komplett aus der Darstellung des Szenarios "Offensive Nahverkehr" bis 2030 verschwunden ist. Immerhin gehört die Achse Hamburg -Elmshorn mit ihren Fortsetzungen Richtung Itzehoe und Wrist/ Kellinghusen zum Drei-Achsen-Konzept, wie dies auch auf der Seite 77 ausführlich beschrieben ist. Und auf Seite 98 ist im zweiten Unterpunkt eine Inbetriebnahme ab 2027 durchaus auch im Szenario "Offensive Nahverkehr" vorgesehen. Wir raten dazu, für diesen Bereich möglichst bald eine Fahrgastprognose (wir stellen auch gern die unsrige dazu als vorläufige Unterlage zur Verfügung) sowie eine Infrastrukturübersicht erstellen zu lassen. Zusätzlich zur Darstellung des bevorstehenden Konzept-und Betreiberwechsels sollten diese Hinweise auf eine künftige Entwicklung mit in die Tabelle aufgenommen werden.</p> <p>In der Darstellung der Strecke Hamburg - Kiel fehlt</p>	
---	--

unseres Erachtens übrigens ein Hinweis auf die Bedienung des Streckenabschnitts Elmshorn - Wrist durch Nahverkehrszüge mit Halten auf allen Stationen.

Seite 67, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 2), Zeile Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster: Wir freuen uns, dass die Verlängerung der Linie S21 auf die Streckeninfrastruktur Ham-burg=Eidelstedt - Kaltenkirchen hier - nun bereits untermauert durch eine positive Standardisierte Bewertung und detailliertere Infrastrukturplanungen - Eingang gefunden hat.

Seite 67, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 2), Zeile Hamburg - Lübeck: Auch den Fortgang des Projektes S4 betrachten wir mit großem Interesse. Dabei sind wir zuversichtlich, dass sich in den nächsten Monaten auf jeden Fall auch der absolut positive Wert der Maßnahme herausstellt.

Seite 68, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 3), Zeile Bahnhof Altona-Nord: Wir hoffen, dass sich hier in 2014 endlich Klarheit ergibt, so dass wir entsprechend den bisherigen Planungen die Linie S4 am Bahnhof Altona-Nord (vorläufig) starten und enden lassen können.

Seite 77, Achsenkonzept: Wir empfehlen, analog zum ursprünglichen Drei-Achsen-Konzept auch wieder die drei Achsen in jeweils eigenen Kapiteln zu zitieren unabhängig davon, dass die dritte Achse nach Elmshorn erst mit zeitlichem Versatz eine Veränderung des Angebotes erfahren könnte.

Seite 78, Stationsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr", in Verbindung mit Seite 120, Zeile Hamburg - Westerland, Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord: Auch wenn der Stationsstandort in den vergangenen Jahren vor allem im Zusammenhang mit der

S4 West diskutiert wurde, so regen wir dennoch an, auch unabhängig von deren Realisierung mindestens einen Standort "Elmshorn Süd" mit in die Reihe der neu zu prüfenden Stationen aufzunehmen. Dies wurde bisher unseres Wissens vor allem aufgrund des Skandinavien-Verkehrs ausgeklammert, der jedoch mit der Fehmarnbeltquerung auf die Strecke Hamburg - Lübeck verlagert würde.

Seite 98, Weiterentwicklung des Wettbewerbs, Aufzählung in der ersten Spalte, 3. Unterpunkt: Eine Erweiterung einer eventuellen Linie 54 West über den möglichen Endpunkt hinaus nach Heide erscheint mit den heute geplanten Fahrzeugen für den Zweistrom-Betrieb aufgrund fehlender Toiletten recht unwahrscheinlich. Da gleichzeitig die Sitz- und Stehplatzkapazitäten der geplanten Fahrzeuge absehbar für die Hamburg näheren Bereiche benötigt werden, mithin der Einbau von Toiletten in alle Fahrzeuge nicht infrage kommt, sollte bei einer Verknüpfung der Regionalverkehre Heide - Itzehoe mit den S-Bahn-Verkehren Itzehoe - Hamburg über kuppelbare, aber unterschiedliche eingerichtete Fahrzeuge nachgedacht werden. Zu prüfen wäre noch, wie viele Fahrgäste von dieser Durchbindung überhaupt profitieren würden.

Seite 132, Tabelle Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 1), Zeile HH=Bergedorf - Nettelnburg - Geesthacht: Die Einbindung der genannten Strecke in das Hamburger S-Bahn-Netz müsste aufgrund des Mangels an weiteren freien Trassen im Hamburger Innenstadtbereich über die Verlängerung der Linie S2 oder der Linie S21 erfolgen. Ein größtmöglicher Nutzen ist vorstellbar, wenn die Zugfahrten dabei über den Bahnhof HH-Bergedorf geführt werden, da eine Ausfädelung bereits in Nettelnburg für den Bahn-Bus-Umsteigeknoten Bergedorf eine Halbierung des Angebots zur Hauptverkehrszeit bedeuten würde. In jedem Fall muss bei einer Ausfädelung die Fernbahntrasse mit Hilfe eines Überwerfungsbauwerks

<p>gequert werden.</p> <p>Seite 132, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 1), Zeile Hamburg - Itzehoe (Heide)/ Kellinghus-en, zusammen mit Zeile Uetersen - Tornesch: Wie schon weiter oben angemerkt, schlagen wir eine Umlagerung des Projekts S4 West aus dem Bereich "Plus 50 Prozent" in den Bereich "Offensive Nahverkehr" vor. Es sollte die Einbindung des Uetersener Streckenastes als Flügel in das 54-West-Konzept intensiv geprüft werden, auch wenn dies derzeit nicht vermerkt ist.</p> <p>Einer Erweiterung der S4 West Richtung Heide stehen wir aufgrund potentiell langer Reisezeiten und derzeit nicht geplanter und bei Einbau steh- und sitzplatzreduzierender Toiletten eher skeptisch gegenüber.</p> <p>Seite 132, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 1), Zeile Brunsbüttel - Wilster: Einem Flügelkonzept der S4 West in Wilster zur Bedienung der Strecke Brunsbüttel - Wilster sollte allerdings eine detaillierte Fahrgastprognose vorangehen, da zum heutigen Zeitpunkt die ausreichende Nutzung eines solchen Flügels aus unserer Sicht eher unwahrscheinlich ist. Insofern sollte dieser Teil des Konzepts tatsächlich im Szenario "Plus 50 Prozent" verbleiben. Es bestehen auch hier Reisezeiten- und Toilettenproblematik.</p> <p>Seite 133, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 2), Zeile Hamburg - Kaltenkirchen - Neumünster: Die Vor- und Nachteile einer Verlängerung der Linie S21 über den jetzt geplanten Endpunkt Kaltenkirchen hinaus bis nach Neumünster sollten sorgfältig abgewogen werden. Eventuell sollte Bad Bramstedt hier gesondert Erwähnung finden, da dort noch Potentiale vorhanden sind. Es bestehen auch hier Reisezeiten- und Toilettenproblematik.</p>	
--	--

Seite 133, Tabelle Angebotsmaßnahmen (Teil 2), Zeile Neumünster - Bad Oldesloe: Die Vor- und Nachteile einer Verlängerung der Linie S4 über den jetzt geplanten Endpunkt Bad Oldesloe hinaus bis nach Neumünster sollten sorgfältig abgewogen werden. Eventuell sollte Bad Segeberg hier gesondert Erwähnung finden, da dort noch nennenswerte Potentiale vorhanden sind. Unter dem Aspekt einer Einbindung dieser Strecke stellt sich natürlich auch die Frage, inwieweit nicht auch eine S4 Ost bis nach Lübeck vorstellbar ist, da entlang dieser Achse durchaus höhere Potentiale vorhanden sind und Regionalexpresshalte durch S-Bahn-Halte ersetzt werden könnten. Es bestehen für beide Verlängerungen Reisezeiten- und Toilettenproblematik.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

S-Bahn Hamburg

Stadt Flensburg, Stadtentwicklung und Umweltplanung

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
<p>85</p>	<p>In der Abbildung 27 "Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV" (Szenario Offensive Nahverkehr) werden die Nachfrageeffekte auf der Grundlage der dargestellten Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen sowie in den Bereichen Qualität, Tarif und Kommunikation linienbezogen dargestellt.</p> <p>Hinsichtlich der Verbindung Flensburg – Kiel ist festzustellen, dass es trotz des gesamten Umsetzungspakets des Szenario Offensive Nahverkehr auf der Verbindung Flensburg – Kiel zu einem Nachfragerückgang von 4 % im Streckenabschnitt Flensburg – Eckernförde kommen wird. Auch in der Prognose für das Szenario " Plus 50 %" wird von einem Fahrgastrückgang von sogar 4 % ausgegangen. (Abb. 27)</p> <p>Trotz dieses Ergebnisses wird an keiner Stelle im Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplanes (im Folgenden "LNVP") dieses Problem in dem Sinne thematisiert, wie über verbesserte Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen eine Attraktivitätssteigerung dieser Relation und damit ein steigendes Fahrgastaufkommen generiert werden kann.</p> <p>Konkret stellt sich hier aus unserer Sicht die Frage einer Zweigleisigkeit der Strecke (ggf. auch nur in Teilabschnitten bzw. durch mehr Kreuzungsbahnhöfe) sowie von</p>	<p>Zu den nur auf wenigen Strecken prognostizierten Rückgängen wird eine Erklärung aufgenommen. Die Rückgänge lassen sich vor allem mit Verlagerungseffekten erklären.</p> <p>Eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten ist nur mit einem partiellen zweigleisigen Ausbau der Strecke zu erzielen. Eine derartige Maßnahme würde jedoch vor dem Hintergrund der nördlich von Eckernförde geringen Fahrgastzahlen den Rahmen des Szenarios "Offensive Nahverkehr" sprengen.</p> <p>Die Aufnahme eines Infokastens bzw. die Erläuterung der Fachbegriffe prüfen wir.</p> <p>Die Prognose der Entwicklung des Marktanteils ist in der Offensive Nahverkehr ebenfalls schon grafisch dargestellt, siehe Abb. 29.</p> <p>Die Jahreszahl werden wir in beiden Abbildungen ergänzen.</p>

	<p>Beschleunigungsmaßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeit. Ziel muss für diese Relation eine Fahrzeit von 60 Minuten sein, um eine wirkliche Alternative zum MIV darstellen zu können.</p> <p>Wir halten es für erforderlich, dieses Thema als zu prüfendes Handlungsfeld in den LNVP aufzunehmen.</p> <p>Zur verbesserten Verständlichkeit der Ergebnisdarstellung differenziert nach Entwicklung der Nachfrage bzw. des Marktanteils je nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung empfehlen wir, z. B. in einem "Info-Kasten", den Bewertungsansatz und die jeweiligen Fachbegriffe zu erläutern.</p> <p>Wie auch im Szenario "Plus 50 %" sollte hier die Prognose der Entwicklung des Marktanteils ergänzend grafisch dargestellt werden. In der Abbildung 28 (Prognose der Nachfrageentwicklung ...) wäre es sinnvoll, den "Ist-Zustand" mit der entsprechenden Jahreszahl zu versehen.</p>	
<p>52 bis 55</p> <p>86</p>	<p>In der Tabelle zum bestehenden Fahrplanangebot wird hier auf die Relation Flensburg - Pattburg - Kopenhagen als zweistündigem Grundangebot, betrieben durch die DSB, hingewiesen.</p> <p>60 Nach unseren Informationen gibt es hierzu eine vertragliche Vereinbarung, synchron zum neuen Vertrag Netz Mitte (Flensburg – Hamburg) bis zum Jahre 2027.</p> <p>(Abb. 31)</p> <p>Die Etablierung dieses grenzüberschreitenden Mobilitätsangebotes begrüßen wir als</p>	<p>Zwischen dem Land und der DSB besteht ein Vertrag über die Durchführung zweistündlicher Verkehre nach Flensburg. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit bis 2027.</p> <p>Die Nachfragezahlen im grenzüberschreitenden SPNV geben derzeit keinen Anlass für eine deutliche Ausweitung des Zugangebotes. Aufgrund der peripheren Lage der Eisenbahnstrecke Flensburg - Kolding, die die wichtigen Aufkommensschwerpunkte Sonderburg, Apenrade, und Hadersleben nicht direkt erschließt, erscheint ein Ausbau des SPNV zur Zeit nicht vordringlich.</p> <p>Die Entwicklung einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie für den grenzüberschreitenden Raum ist zu diskutieren.</p>

	<p>Oberzentrum in der deutsch-dänischen Region sehr. Mit Erstaunen nehmen wir aber zur Kenntnis, dass an keiner Stelle im Entwurf des LNVP auf die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs bzw. des ÖV insgesamt von und nach Dänemark eingegangen wird.</p> <p>Die Partnerstädte im deutsch-dänischen Grenzdreieck Apenrade - Sonderburg (- Flensburg) wurden seitens der Stadt Flensburg beteiligt und weisen zu Recht darauf hin, dass allein die hohen Berufspendlerzahlen die Notwendigkeit einer kooperativen Mobilitätsstrategie aus Bahn und Bus begründen. Insbesondere wird darauf verwiesen, die Verknüpfung der grenzüberschreitenden Busverkehre mit dem Bahnknoten Flensburg verstärkt zu koordinieren und die Aufmerksamkeit auch auf die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Busverkehre, in Zusammenarbeit mit der dänischen Verkehrsgesellschaft Sydtrafik zu richten.</p> <p>Die Notwendigkeit der Aufnahme des Handlungsfeldes einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie für den öffentlichen Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark halten wir für zwingend erforderlich.</p> <p>Zur Beschleunigung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs sollten zwei konkrete</p>	<p>Eine Verlegung des Systemwechsels nach Flensburg ist derzeit nicht angedacht, da der grenzüberschreitende SPNV mit Dieseltriebwagen erbracht wird.</p> <p>Der Neubau einer direkten Kurve Padborg - Flensburg ist Teil der Maßnahme 5 des Szenarios "Plus 50-Prozent" und nur vor dem Hintergrund einer direkten Einführung zu einem innenstadtnahen Haltepunkt in Flensburg sinnvoll. Ein Wegfall des Haltes in Padborg ist nicht angedacht und liegt außerhalb der Zuständigkeiten des LNVP.</p>
--	---	---

	<p>Prüfaufträge in den Katalog der Infrastrukturmaßnahmen für die nächsten fünf Jahre aufgenommen werden:</p> <p>Zum einen die Frage der Verlegung des Systemwechsels von Pattburg nach Flensburg und zum anderen der Neubau der Kurve Flensburg ? Pattburg im Bereich des "Gleisdreiecks" Flensburg.</p> <p>Sowohl durch den entfallenden Betriebshalt in Pattburg als auch durch den Wegfall der Befahrung der Pattburger Schleife zum Flensburger Hauptbahnhof wären nicht unerhebliche Fahrzeitverkürzungen generierbar.</p>	
87	<p>Im Hinblick auf die Darstellung, dass in den nördlichen Regionen Schleswig-Holsteins Bus und Bahn selten aufeinander abgestimmt seien und u. a. in Flensburg der Bahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof weit auseinander lägen (mehrere Kilometer), halten wir eine Korrektur für erforderlich.</p> <p>Zum einen liegt der Flensburger ZOB nur einen guten Kilometer entfernt vom Flensburger Hauptbahnhof, zum anderen ist durch den 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit eine gute Verknüpfung zwischen Bahn und Bus grundsätzlich gegeben.</p> <p>Die Notwendigkeit einer Verbesserung gerade in den Schwachlastzeiten am Abend und am Wochenende wird unstrittig gesehen und ist als prioritäres Handlungsfeld im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan der Stadt Flensburg prominent vertreten. Ziel ist es, zum Fahrplanwechsel 2014 /</p>	<p>Die LVS begrüßt die angedachten Verbesserungen der Bahn-Bus-Verknüpfung am Bahnhof Flensburg. Die Formulierung wird überarbeitet.</p>

	<p>2015 erste Verbesserungen in Richtung einer Optimierung der Bahn-Bus-Verknüpfung umzusetzen.</p>	
<p>88</p>	<p>Die bei den Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Offensive Nahverkehr" dargestellte wesentliche Verbesserung der Relation Flensburg ? Neumünster ? Hamburg mit einer stündlichen Durchbindung (ohne Umstieg in Neumünster) begrüßen wir ausdrücklich und sehen darin für die Region Flensburg und die Fahrgäste eine wesentliche Verbesserung ab Fahrplanwechsel Dezember 2014.</p> <p>Der in diesem Zusammenhang fixierten Stilllegung der Station Flensburg-Weiche wird seitens der Stadt Flensburg ausdrücklich widersprochen. Entsprechende Beschlusslagen des zuständigen Fachausschusses liegen der landesweiten Verkehrsservicegesellschaft vor.</p> <p>66 (Tabelle) Der ihnen ebenfalls vorliegende im Januar 2013 beschlossene Regionale Nahverkehrsplan entwickelt hierzu ein "Entwicklungsszenario", in dem mit begrenztem Optimierungsaufwand für eine "Probezeit" von drei Jahren die Nachfrageentwicklung gefördert werden soll (3. RNVP Stadt Flensburg 2013 bis 2017, Seite 114 bis 115). In der Umsetzung des aktuellen RNVP ist es hier ebenfalls das Ziel, die Bahn-Bus-Verknüpfung zu verbessern.</p> <p>Zur Bewertung der Nachfragepotentiale haben wir ein Gutachten durch das Büro Urbanus "Bewertung von Nachfragepotentialen für die Bahnstation Flensburg-Weiche" aktuell</p>	<p>Der Halt in Flensburg-Weiche ist im Rahmen des dem Szenario "Offensive Nahverkehr" zugrunde liegenden Konzeptes nicht mehr geplant. Bei der Zügen Flensburg - Hamburg handelt es sich um langlaufende Regionalexpress (RE) Verkehre zur Anbindung der nördlichen Landesteile an die Metropolregion Hamburg. Für kleinräumige und innerstädtische Verkehre ist die Linie hingegen nicht geeignet.</p> <p>Der Halt in Flensburg-Weiche wird gegenwärtig von weniger als 40 Ein- und Aussteigern pro Tag genutzt. Damit entspricht die Nachfrage nicht dem an einen Expresszughalt zu stellenden Anforderungen, die eine signifikante Fahrzeitverlängerung für die durchfahren Fahrgäste rechtfertigen würde.</p> <p>Der Stadtteil Flensburg-Weiche ist im Stadtbusverkehr im 20-Minutentakt an die Innenstadt angeschlossen, so dass eine Zugverbindung keinen eigenständigen verkehrlichen Mehrwert bietet.</p> <p>Die Fahrzeit Hamburg - Flensburg würde durch einen zusätzlichen Halt in Flensburg-Weiche unter die psychologisch wichtige Marke von 2 Stunden rutschen, was höhere Fahrgastverluste auf der Gesamtstrecke zur Folge hätte als der zusätzliche Halt generieren würde.</p> <p>Die Fahrzeitverlängerung könnte zu Anschlussverlusten auf der Umsteigeverbindung Hamburg - Dänemark und Wartezeiten von bis zu einer Stunde in Flensburg führen.</p>

	<p>erarbeiten lassen. Dieses geht "konservativ geschätzt" von mehr als 100 Einsteigern / Tag aus (als Anlage beigefügt).</p> <p>Von daher sprechen wir uns eindeutig dafür aus, die Stilllegung dieser Station zurückzustellen und in einer konzertierten Aktion zwischen der Stadt Flensburg und der LVS begrenzte Maßnahmen zur Aktivitätssteigerung vorzunehmen.</p>	
<p>89 71</p>	<p>Im Entwurf des LNVP wird hinsichtlich der Eisenbahn-Hochbrücke Rendsburg ausschließlich davon gesprochen, dass die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit Ende 2014 anzunehmen sei.</p> <p>Im Kontext der sehr breit geführten Diskussion um die verkehrlichen Verbindungen über den Nord-Ostsee-Kanal (u. a. auch Rader-Hochbrücke) geht es grundsätzlich um die Frage schnellere und sicherere Verkehrsmöglichkeiten in den Landesteil Schleswig und von und nach Dänemark zu entwickeln. In der Diskussion über die Jütland-Route wird deutlich, dass eine einseitige Fokussierung auf die Fehmarn-Belt-Querung nicht zielführend ist.</p> <p>In diesem Zusammenhang kann nur eine neue gebündelte Lösung unter Berücksichtigung der Verkehrsträger Straße und Schiene die zukünftigen Anforderungen an Menge, Geschwindigkeit und Qualität der Verkehre gewährleisten.</p> <p>Von daher halten wir es für sinnvoll, im Hinblick auf die langen Planungszeiträume diesen Handlungskontext im Sinne einer langfristigen</p>	<p>Auch aus Sicht der LVS sollte mit den Überlegungen für eine neue Kanalquerung im Raum Rendsburg möglichst schnell planerisch begonnen werden. Dabei hat jedoch ein Fortbestand eines innerstädtischen Bahnhofes in Rendsburg für den SPNV eine große Priorität.</p>

	<p>Perspektive für den Bereich Schiene im LNVP zu fixieren.</p> <p>In Hinblick auf die Bedeutung des Themas für den Landesteil Schleswig und Dänemark setzt sich die Stadt Flensburg auch dafür ein, dieses Thema in der deutsch-dänischen Verkehrskommission zu verankern.</p>	
<p>90</p> <p>80 (Abb. 34)</p>	<p>In der grafischen Darstellung der Infrastrukturmaßnahmen Szenario "Offensive Nahverkehr" wird augenscheinlich deutlich, dass im Landesteil Schleswig, bis auf wenige Ausnahmen (Husum und Süderbrarup), keine infrastrukturellen Maßnahmen für notwendig erachtet werden. Hierzu können wir zzt. nur unserer Verwunderung Ausdruck geben.</p> <p>In Bezug auf den Teilbereich der Stationsmaßnahmen schlagen wir hinsichtlich Flensburg konkret vor, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Sinne einer barrierefreien attraktiven Verknüpfungsanlage Bahn – Bus für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre aufzunehmen:</p> <p>Vorbereitende Planungsüberlegungen liegen seitens der Stadt Flensburg vor. Konkretisiert werden diese im Zusammenhang mit der Planung eines zum Bahnhof benachbarten neuen Wohnquartiers im Rahmen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme.</p>	<p>Für die vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen im Norden Schleswig-Holsteins sind keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen erforderlich. Es ist festzuhalten, dass sich die Strecken Hamburg-Westerland, Hamburg-Flensburg und Kiel-Flensburg in einem Ausbauzustand befinden, der die geplanten Angebotsverbesserungen auch ohne Infrastrukturmaßnahmen möglich macht. Erst bei weiteren Angebotsverbesserungen (Szenario "Plus 50 %") wären weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Die Anregung, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Flensburg mit in die Maßnahmindarstellung aufzunehmen, nehmen wir gerne auf.</p>
<p>91</p> <p>107</p>	<p>Die Finanzierungsverordnung 2013 legt für die Jahre 2013 bis 2017 jährlich ein Finanzvolumen von 57.313.000,00 € fest. Hier hat sich wohl im Entwurf ein Zahlendreher eingeschlichen.</p>	<p>Die Angabe wird korrigiert.</p>

92	<p>111 (Abb. 49)</p> <p>In der Grafik zur Entwicklung der Finanzmittel des Landes für den Nahverkehr fehlt die Angabe "in Millionen Euro".</p>	<p>Die Abbildung wird entsprechend ergänzt.</p>
93	<p>131 (Abb. 1, 2)</p> <p>Die Erläuterung zur Abbildung 1 ist im Entwurf versehentlich der Abbildung 2 zugeordnet. In Bezug auf die Abbildung 2 halten wir eine Erläuterung aus Verständnisgründen für sinnvoll. Der vorstehende Text auf Seite 130 stellt hierzu nicht hinreichende Bezüge dar.</p>	<p>Die Legende ist richtig zugeordnet. Eine textliche Anpassung zu Abbildung 2 wird vorgenommen.</p>
94	<p>133 (Tabelle 01, Teil 2)</p> <p>Der Vorschlag, im Szenario "Plus 50 %" die Verbindung zwischen Neumünster und Flensburg durch eine Regionallinie im 60-Minuten-Takt zu verdichten und die durchgebundene stündliche Verbindung in Form einer Expresslinie zu gestalten, wird seitens der Stadt Flensburg ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Hinsichtlich des Maßnahmevorschlages einer Verbesserung der Verbindung Flensburg – Niebüll in Form einer Reaktivierung der Bahnstrecke bzw. alternativ durch eine Verbesserung des Schnellbusangebotes verweisen auf unsere Ausführungen zu Seite 140 bis 142.</p> <p>Den dritten für Flensburg relevanten Maßnahmevorschlag, einen neuen innenstadtnahen Bahnhof Flensburg – ZOB zu etablieren, sehen wir mit großer Verwunderung. Die Ihnen bekannte kommunalpolitische</p>	<p>Im Szenario "Plus 50-%" wird aufgezeigt, welche Maßnahmen aus Sicht des Landes nötig wären um den Marktanteil des Nahverkehrs um 50% zu steigern. Eine Verbesserung der derzeit nicht ausreichende Verknüpfung zwischen Bus und Bahnverkehr sowie eine direkte fußläufige Nähe des Bahnhofs zu den 1A-Einkaufslagen der Innenstadt ist dabei eine wesentliche Voraussetzung zur Steigerung des Marktanteils des Nahverkehrs im nördlichen Landesteil Schleswig und im Grenzgebiet zu Süddänemark.</p> <p>Eine Erweiterung des Fernverkehrsangebots zwischen Flensburg - Hamburg ist mit den verantwortlichen Stellen zu prüfen, im aktuellen Szenario "Plus 50 Prozent" jedoch nicht enthalten.</p> <p>Der LNVP ist vorrangig ein Plan für den Nahverkehr.</p> <p>Über die Maßnahme 5 und 9 hinausgehende Infrastrukturmaßnahmen haben im Nahverkehr kaum Auswirkungen auf die Verbesserung des Marktanteils im Nahverkehr.</p> <p>Der Neubau einer Kurve Flensburg - Padborg ist Teil der Maßnahme 5, direkte Einführung des SPNV nach Flensburg-ZOB im Szenario "Plus 50 Prozent".</p>

	<p>Beschlusslage (Ratsversammlung der Stadt Flensburg) favorisiert eindeutig den jetzigen Standort. Damit verbunden ist die weitere Ertüchtigung in allen Belangen (Angebotserweiterung, verbesserte Anbindung an den Stadt- und Regionalverkehr, Bau einer fahrgastfreundlichen barrierefreien Verknüpfungsanlage Bahn – Bus, Fahrgastinformation).</p> <p>Die Zielsetzung eines innenstadtnahen Bahnhofs ist aus Sicht der Stadt Flensburg zu streichen, da dadurch massiv Unsicherheiten geschürt werden im Hinblick auf Maßnahmen aller Art zur Förderung des jetzigen Standortes.</p> <p>Gerade die Überlegungen zur Optimierung der räumlichen Verknüpfungssituation am Bahnhof, wie im aktuellen regionalen Nahverkehrsplan der Stadt Flensburg beschrieben, würden umsetzungsbezogen erschwert, wenn nicht sogar konterkariert.</p> <p>Im Sinne einer attraktiveren Verknüpfung zwischen Deutschland (Schleswig-Holstein) und Dänemark sollte vergleichbar zur Relation Hamburg – Neumünster – Kiel auch für diese Verbindung eine vergleichbare Zielformulierung in der Langfrist-Perspektive aufgenommen werden (Erweiterung und Beschleunigung des Fernverkehrsangebotes zwischen Hamburg und Dänemark; Prüfung der Integration in den Schleswig-Holstein-Tarif noch zu definierender</p>	
--	--	--

	<p>134</p> <p>(Abb. 03)</p> <p>135</p> <p>136</p> <p>(Abb. 04)</p>	<p>Streckenabschnitte). Hinsichtlich des prognostizierten Fahrgastrückganges auf der Relation Flensburg – Eckernförde auch beim Szenario "Plus 50 %" verweisen auf unsere Ausführungen zu Seite 50.</p> <p>Im Sinne eines gezielten Prüfauftrages ist zu hinterfragen, welche Gründe zu diesem Rückgang der Verkehrsnachfrage führen und welche Maßnahmen umgesetzt werden müssen, um dem zu begegnen.</p> <p>Das dänische Projekt einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Arhus – Hamburg wird zwar im Entwurf des LNVP benannt, eine Betrachtung unterbleibe aber, da Fernverkehrsprojekt.</p> <p>Formal gesehen ist dieser Ansatz nachvollziehbar. Gleichwohl empfehlen wir, in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit einer ertüchtigten und beschleunigten Fern- und Nahverkehrsverbindung zwischen Dänemark (Arhus) und Hamburg hinzuweisen.</p> <p>Im Weiteren verweisen wir in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen zu Seite 71 (Hochbrücke Rendsburg).</p> <p>Unter Berücksichtigung des weiteren Prüfungsbedarfs im Hinblick auf die Maßnahme 5 (Reaktivierung Niebüll – Flensburg) und des Dissens in Bezug auf die Maßnahme 9 (Innenstadt-Bahnhof ZOB) fällt wiederum ins Auge (vgl. hierzu unsere Ausführungen zu Seite</p>
--	--	--

	<p>80, Abb. 34), das im Norden bzw. Nordosten Schleswig-Holsteins, insbesondere auf den Relationen Flensburg – Kiel und Flensburg – Neumünster keine Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Szenario "Plus 50 %" vorgesehen werden.</p> <p>Auf die Notwendigkeit der Prüfung von Infrastrukturmaßnahmen auf der Relation Flensburg – Eckernförde (Kiel) wurde aufgrund des prognostizierten Nachfragerückganges unsererseits schon hingewiesen.</p> <p>In unseren Bemerkungen zu Seite 60 im Kontext der grenzüberschreitenden Schienenverkehre formulierten wir ebenfalls einen sinnvollen Prüfauftrag in Richtung der Beschleunigung der deutsch-dänischen Schienenverkehre (Neubau Kurve Flensburg – Pattburg und damit Verzicht auf die längere Fahrstrecke über die Pattburger Schleife).</p>	
<p>95</p>	<p>140 Die Bewertung der bestehenden Schnellbuslinien, ggf. auch hinsichtlich der Frage der Reaktivierung stillgelegter Bahnverbindungen, halten wir grundsätzlich für nachvollziehbar. Gleichwohl ergeben sich hier einige Anmerkungen:</p> <p>(Abb. 05)</p> <p>bis Seite 142</p> <p>(Tabelle 02)</p> <p>- Aus regionaler Sicht des Schnellbusangebotes im Norden Schleswig-Holsteins taucht die Frage auf, warum die Busverbindung Flensburg – Kappeln nicht in die</p>	<p>Das Gutachten hat für die überregionalen Buslinien auf Grundlage der Schnellbuskorridore aus dem 2. LNVP folgende Punkte im Detail untersucht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie lassen sich die Schnellbuslinien fahrplantechnisch sinnvoll in den ITF einbinden? 2. Welche Fahrgäste können mit der Einrichtung vernetzter Schnellbuslinien hinzugewonnen werden? 3. Welcher Kostenaufwand ist mit dem Betrieb der Schnellbuslinien verbunden?

	<p>Untersuchung einbezogen wurde.</p> <p>- Weiterhin ist nicht eindeutig ersichtlich, gerade auch unter Einbeziehung der genannten Tabelle auf Seite 142, welcher inhaltliche Fokus verfolgt wird. Bezieht sich die Angebotsdarstellung auf die Ist-Situation oder eine unterstellte Sollsituation? Falls die Darstellung der Ist-Situation zutreffen sollte, hätten sich inhaltliche Fehler eingeschlichen. Beziehen sich die Ausführungen zum voraussichtlichen Aufwand auf das zukünftige Busangebot oder auf eine Alternative durch den SPNV? Bezieht sich die Bewertung auf die Frage, ob eine alternative Bahnverbindung sinnvoll sein könnte? Konkret ist von hier aus zzt. nicht ersichtlich, wie sich aus der Bewertung in Tabelle 02 das Fazit auf Seite 141 ableitet, das hinsichtlich der Verbindung Niebüll – Flensburg weitere Konkretisierungen mit den zuständigen Aufgabenträgern sinnvoll seien.</p> <p>Insbesondere fällt es schwer, aus der Bewertung des Schnellbuskorridores Flensburg – Niebüll die Reaktivierung der stillgelegten Bahnverbindung (Bestandteil der Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario "Plus 50 %") ableiten zu können. Der schon im 3. LNVP formulierte Prüfauftrag sollte insofern verbindlichen Charakter erhalten, als die Prüfung im Zeitraum des 4. LNVP abzuschließen ist (insbesondere wäre hier die Frage zu klären, welche zusätzlichen Fahrgastpotentiale durch die Reaktivierung der Bahnverbindung erschlossen werden könnten,</p>	<p>Die Tabelle 2 auf S. 142 bezieht sich auf die Ergebnisse des Gutachtens. Dabei handelt es sich bei allen aufgeführten Schnellbuslinien mindestens um eine Optimierung des Status Quo unter den oben aufgeführten Fragestellungen. Sie berücksichtigt nicht die Alternative "Reaktivierung SPNV" auf der Strecke Niebüll-Flensburg.</p> <p>Flensburg-Kappeln war nicht Bestandteil der Schnellbuskorridore aus dem 2. LNVP und wurde aus diesem Grunde in dem Gutachten nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit dem Verkehrsverbund Schleswig-Holstein soll die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern weiter intensiviert werden (vgl. S.94/95). Wir begrüßen es sehr, wenn die Optimierung und der Ausbau von kreisübergreifenden Schnellbuslinien sowie die Abstimmung mit dem Bahnverkehr von den Aufgabenträgern für den Busverkehr als eines der Kernthemen für die Zusammenarbeit in der "nah.sh GmbH" forciert wird. In diesem Rahmen können Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert werden.</p> <p>Im Vorfeld einer Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg würde deren Nutzen-Kosten-Verhältnis erneut untersucht werden.</p>
--	--	---

	um über eine Bewertung des Verhältnisses von Kosten und Nutzen zu einer nachvollziehbaren abschließenden Bewertung zu kommen).	
96	<p>Auf die Sinnhaftigkeit der näheren Erläuterung des Bewertungsansatzes im LNVP wurde unsererseits schon hingewiesen (vgl. hierzu die Anmerkungen zu Seite 52 bis 55).</p> <p>Darüber hinaus stellen sich uns konkret in Bezug auf die grafische Darstellung der Prognoseergebnisse für die Entwicklung des Marktanteils folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Begriff Basis-Szenario ist nicht definiert. - Es ist nicht nachvollziehbar, dass hinsichtlich des Verkehrsaufkommens sowohl durch die Erweiterung des SPNV-Angebotes als auch durch die Qualitätsoffensive keine positiven Veränderungen eintreten werden. - Ebenfalls ist nicht nachvollziehbar, dass auch bei der Verkehrsleistung die Erweiterung des SPNV-Angebotes keine Auswirkungen auf den Marktanteil haben soll. 	<p>Wir prüfen auch hier eine bessere Erläuterung. Der Begriff "Basis-Szenario" wird durch den Begriff "Offensive Nahverkehr" ersetzt.</p> <p>Für die Darstellung werden die Werte durch Kommawerte ersetzt. Dadurch lässt sich eine Entwicklung nach jedem Maßnahmenpaket differenzierter abbilden.</p>

Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
83	<p>Guten Tag Herr Ostermeier,</p> <p>herzlichen Dank für die Zusendung des LNVP und die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>Wir haben uns den gesamten LNVP und insb. die Bereiche Tourismus genau angeschaut und möchten folgende Anmerkungen geben:</p> <p>(1) Grundsätzlich sollte im Bereich Tourismus ein Hinweis auf die "Tourismusstrategie 2020" des Landes Schleswig-Holstein aufgenommen werden. Somit wird die Verzahnung deutlich. Die Strategie ist derzeit, unter Beteiligung der Tourismusakteure, in der Bearbeitung. Nähere Infos kann Ihnen das Tourismusreferat geben.</p> <p>(2) Zu den touristischen Zielgruppen (siehe Seite 40) sollte auch noch der Hinweis aufgenommen werden, dass hier gerade eine Überarbeitung stattfindet. Das MWAVT und die TASH haben beim IMT die Studie "Reiseverhaltensbasierte Zielgruppendifferenzierung" in Auftrag gegeben. Erste Zwischenergebnisse liegen bereits vor. Die Endergebnisse stehen Anfang nächsten Jahres zur Verfügung.</p> <p>(3) Einige der Zahlen sind recht alt (siehe Tagestourismus). Wir können gern mal schauen, ob wir aktuellere Daten haben. Sollte Sie zudem weitere Zahlen zum Tourismus benötigen, stehen wir gern zur Verfügung. Ich lasse Ihnen morgen mal unsere Mafo-Übersicht</p>	<p>Wir haben Ihre Anregungen aufgenommen und im LNVP entsprechende Ergänzungen vorgenommen.</p>

<p>"Perspektiven" zusenden.</p> <p>(4) Das Thema "Fahrradtourismus" könnte man etwas ausführlicher darstellen. Hier gibt es ja wichtige Berührungspunkte. Zudem könnte dann auch Bezug auf das Projekt</p> <p>"Radkoordinierungsstelle" und die LVS-Beteiligung genommen werden.</p> <p>(5) Ein weiterer Bereich, der ebenfalls eine Verbindung im touristischen Feld aufnehmen könnte, ist der Bereich "Barrierefreiheit". Die TASH betreut derzeit ein Förderprojekt, welches einen barrierefreien Tourismus in Schleswig-Holstein fördert. Das Projekt – welches an ein Bundesprojekt angedockt ist – hat die gesamte Servicekette, also auch das Thema Mobilität, im Blick. Das betrifft dann, neben Bus und Bahn, auch die Haltestellen (siehe Seite 74). Nähere Infos hat bei uns die Projektleitung Frau Gengelazky.</p> <p>(6) Das Defizit "Information und Kommunikation" im Bereich Tourismus ist angesprochen. Wäre es denkbar, hier die Lösung "Mobilitätsberater" nochmals in Spiel zu bringen?</p> <p>(7) Auf Seite 87 sprechen Sie spezielle (kostenfreie) Angebote für Urlauber an. Wäre es denkbar, hier aufzunehmen, dass wir (MWAVT, LVS, TASH und TVSH) hier eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben wollen?</p> <p>(8) Zum Bereich "Nahverkehr im Dialog" (Seite 115) könnte die Serie "Fachforum Nahverkehr und Tourismus" aufgenommen werden.</p> <p>Soweit unsere Anmerkungen. Wenn der Bereich Tourismus künftig noch stärker den ÖPNV im Land nutzen</p>	
---	--

soll, ist es wichtig, dass die Bedürfnisse und Wünsche der Kunden besser bei der Angebotsgestaltung (Tarifsystem, touristische Verbindungen usw.) aufgenommen werden. Nur so kann es gelingen, dass mehr Urlauber Bus und Bahn für Tagesausflüge während ihres Urlaubsaufenthaltes nutzen. Das Thema Kommunikation und Werbung muss lokal und regional laufen. Insb. für die Kunden, die eine Anreise per Bahn-Fernverkehr planen, ist eine optimale Mobilität vorort wichtig.

Wenn Sie Fragen haben, stehen wir gern zur Verfügung.

Mit besten Grüßen aus Kiel,

Christian Schmidt

Geschäftsführer

tourismus-agentur schleswig-holstein GmbH (tash)

Wall 55

24103 Kiel

Tel.: 0431/ 6 00 58-50 Fax: 0431/ 6 00 58-44

schmidt@sht.de, www.sh-tourismus.de

Amtsgericht Kiel, HRB 5412

Aufsichtsratsvorsitzender: Peter Michael Stein
Geschäftsführer: Christian Schmidt

--	--	--

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V., Geschäftsstelle

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
297	<p>Der Bürgermeister der Gemeinde Heikendorf, die Mitglied in unserem Verband ist, hat zudem folgende Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die im Gutachten genannte Regionalbahn von Kiel nach Schönberger Strand wie auch ein möglicher Ausbau dieser Strecke im Rahmen einer zukünftigen Stadtrahionalbahn werden kritisch gesehen. Ein touristischer oder infrastruktureller Nutzen für das Ostseebad Heikendorf entsteht nicht, da die Bahn im Binnenland an Heikendorf und dessen Küste vorbeiführt, ohne diese zu bedienen. Lediglich Schönkirchen ist mit einem Haltepunkteingeplant. Aufgrund des zusätzlichen Angebotes sorgt Herr Orth sich um eine Ausdünnung der bestehenden Busverbindungen. - Die Fördeschiffahrt (SFK) wird indem Gutachten mit keinem Wort erwähnt. Dabei stellt diese für die Orte an der Kieler Förde einen wichtigen Bestandteil des ÖPNV und ein beliebtes touristisches Angebot dar. Ziel ist es, die Verbindungen über die Förde zukünftig zu stärken und auszubauen. Mit dem "Rahmenplan Kieler Förde" wird sich für diese Entwicklung eingesetzt. 	<p>Es besteht kein Zusammenhang zwischen den neuen Bahnangebot zwischen Kiel und Schönberger Strand und dem Busverkehr für Heikendorf. Es werden hier keinerlei Nachfrageänderungen für die Heikendorf berührenden Buslinien erwartet.</p> <p>Die Weiterentwicklung der Fördeschiffahrt als Bestandteil des ÖPNV ist sicherlich wünschenswert, sie fällt jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landes.</p>
298	<p>Grundsätze/Strategie</p> <p>Die wichtigste Grundlage für eine Zielbestimmung, Strategieentwicklung und Maßnahmenplanung ist eine gesicherte Datenbasis der Marktforschung. Grundlage des LNVP sind leider wieder im Wesentlichen Verkehrsprognosen der einheimischen Bevölkerung. Wegen der hohen Bedeutung für Schleswig-Holstein sind jedoch die Zahlen der Gäste mit einzubeziehen, die sich wegen der starken Saisonalität nicht in</p>	<p>Touristen sind für den Nahverkehr eine relvante Zielgruppe, wenn auch zahlenmäßig weit weniger bedeutend als beispielsweise Pendler. Dort wo es finanziell darstellbar ist, sind besondere Angebote und Tarifangebote für Touristen sinnvoll und wünschenswert. Eine sinnvolle Maßnahme wäre beispielsweise die Einführung einer "Konus-Karte" (d. h. kostenfreie Nahverkehrsnutzung ist in der Urlaubsbuchung bereits inbegriffen) für Schleswig-Holstein, hierzu laufen bereits erste Gespräche.</p>

	<p>Jahresdurchschnittszahlen abbilden lassen. Der TVSH schlägt in diesem Zusammenhang vor, Untersuchungen über die touristische Verkehrsnachfrage und daraus abgeleitet die Bedeutung des Tourismus für den Öffentlichen Personenverkehr, in Auftrag zu geben.</p> <p>Grundsätzlich besteht die Notwendigkeit zur Barrierefreiheit der Verkehrsträger, deren Zugängen sowie ergänzenden Serviceleistungen, wie z.B. dem Gepäcktransport oder Anpassung der Haltestellen- Nötige Maßnahmen sind dies sicherlich nicht nur für Urlauber mit Handicap, sondern als Basis für alle Urlauber, insbesondere auch für Familien mit kleinen Kindern oder Best Ager. Insofern werden die Ausführungen im LNVP zu diesem Thema begrüßt.</p> <p>In dem Abschnitt Tourismus (Entwurf LNVP 2013 — 2017, ab S. 36) erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der NIT-Untersuchung über die touristischen Potenziale des Nahverkehrs mit der Formulierung von Fragestellungen und Leitlinien. Wir begrüßen in dem Zusammenhang, dass dem Vorschlag vom TVSH und NIT zu dieser Studie gefolgt wurde und im Rahmen der Vorarbeiten durch den LNVP finanziert werden. Welche Strategie die LVS für ihr eigenes Handeln ableitet und welche Maßnahmen sie in Konsequenz der Untersuchung umsetzen oder initiieren wird, bleibt jedoch offen. Es bleibt beim allgemeinen Appellcharakter, was angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für das Land und dem Potenzial, das für Verkehrsunternehmen daraus entsteht, nicht ausreicht.</p>	
<p>299</p>	<p>Erreichbarkeit</p> <p>Mit Ausnahme von Hamburg existieren kaum durchgängige Bahnverbindungen in andere Metropolen. Problematisch bei der Anreise sind die Verlustzeiten beim Übergang von einem Verkehrsmittel auf das andere, ergänzt durch die Unbequemlichkeiten beim Umstieg.</p>	<p>Verlustzeiten zwischen dem Fern- und Nahverkehr sind leider nicht auszuschließen. Die Systemeigenschaften des Integralen Taktfahrplans (ITF) garantieren jedoch optimierte Umsteigebeziehungen in vielen Knoten. Gerade beim Umstieg zum Fernverkehr in Hamburg stößt der ITF des Nahverkehrs jedoch an seine Grenzen, da in Hamburg keine systematische Knotenbindung der vielen Fernverkehrslinien vorliegt.</p>

<p>Gerade aus den Hauptquellgebieten ist eine Erhöhung der umsteigefreien Verbindungen unerlässlich. Auch außerhalb der Sommermonate ist dies ein wichtiges Thema und würde das für alle Seiten wichtige Ziel der Saisonverlängerung unterstützen. Der Mangel an umsteigefreien Verbindungen führt zu der Forderung einer Optimierung der Vernetzung sowie dem Ausbau der Vernetzung.</p> <p>Hinsichtlich der Qualität der Erreichbarkeit besteht Optimierungsbedarf, v.a. an den Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Umsteigepunkten. Auch die Qualität der Verkehrsträger selbst ist verbesserungswürdig: Die Erlebnis- und Wohlfühlatmosphäre könnte z.B. von moderneren Verkehrsmitteln und zielgruppenorientierten Services profitieren.</p> <p>Zudem fehlt eine Strategie, wie die verkehrstechnischen Probleme, welche durch die Baumaßnahmen der A7 entstehen, durch neue Angebote im Nah- und Fernverkehr und Kommunikationsmaßnahmen über bestehende Angebote, aufgefangen werden können.</p> <p>Mobilität vor Ort</p> <p>Bezug nehmend auf die Mobilität vor Ort und die ergänzenden Serviceleistungen besteht hier vor allem Verbesserungsbedarf hinsichtlich der bedarfsgerechten Verknüpfung dieser untereinander.</p> <p>Fahrpläne im ländlichen Raum sind verständlicherweise insbesondere am Schülerverkehr ausgerichtet. Jedoch werden hier die touristischen Bedürfnisse der Gäste und auch die Bedürfnisse von in der Gastronomie Beschäftigten außer Acht gelassen. Die Anforderungen dieser Zielgruppen gilt es in den Nahverkehrsplan</p>	<p>Das Land hat mögliche Verlagerungseffekte vom MIV auf den SPNV im Zeitraum der A7-Baumaßnahme untersuchen lassen mit dem Ergebnis, dass die dann (ohnehin) angebotenen SPNV-Kapazitäten die prognostizierten Zuwächse aufnehmen können.</p> <p>Im Abschnitt 2.2.1. wird die Standardbedienung für SPNV definiert. Demnach soll der SPNV in der Regel mindestens zwischen 6 und 23 Uhr angeboten werden. Im Busverkehr ist eine derartige Bedienungsdauer jedoch oft nicht wirtschaftlich darstellbar.</p>
---	--

	aufzunehmen. Insbesondere vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels müssen z.B. Auszubildende, die nicht motorisiert sind, die Möglichkeit bekommen, an ihren Arbeitsort im ländlichen Raum zu gelangen und vor allem auch später als 18.00 Uhr diesen wieder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verlassen.	
300	<p>Kommunikation</p> <p>Verbesserungsbedarf besteht zudem in Bezug auf das Thema "Weiterentwicklung des Nahverkehrs" und die damit einhergehenden Tarif- sowie Kommunikationsmaßnahmen (Entwurf LNVP 2013 — 2017, S. 87, 88). Hier fehlt eine Strategie für den Bereich Tourismus. Die "Einführung eines speziellen Tarifangebots für Touristen zur kostenfreien und vergünstigten Fahrt im Urlaubsland Schleswig-Holstein" ist bisher lediglich eine Überschrift im Nahverkehrsplan. Hier gilt es, zeitnah Inhalte und Zeitschienen durch die LVS zu entwickeln. Eine Umsetzung der Erkenntnisse aus der Untersuchung "Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein" vom Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) u.a. in Bezug auf die Kommunikationsmaßnahmen ist dringend erforderlich. Ein kurzer Hinweis auf bekannte Defizite ohne Lösungsansätze reicht an dieser Stelle nicht aus (Entwurf LNVP 2013 — 2017, S. 92).</p>	Die Strategien, die zur Realisierung der Verbesserungsmaßnahmen erforderlich sind, müssen in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren erstellt werden. Der LNVP bildet den Rahmen, hat jedoch nicht den Anspruch, alle Themen im Detail durchzuplanen. Erste Gespräche zur Einführung einer "Konus-Karte" laufen bereits.
301	<p>A. Bauliche und verkehrliche Verbesserungen Bahn</p> <p>1. Ausbau der Marschbahn unter Vorlage eines verlässlichen Zeit- und Finanzierungsplans mit mittelfristigem Zeithorizont</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Zweigleisigkeit realisieren (Niebüll-Westerland, Bereich Eiderbrücke und Hattstedt) • Beseitigung der Langsamfahrstrecken (z.B. Itzehoe- 	<p>1. Marschbahn</p> <p>Das Land hat die Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit und die Elektrifizierung der Marschbahn für den Bundesverkehrswegebahn angemeldet. Eine kurz- bis mittelfristige Realisierung ist jedoch nicht zu erwarten, da die seitens der Bundes vorgesehenen Finanzmittel für entsprechende Streckenausbauten vielfach überzeichnet sind. Es gilt daher, mit kleineren Maßnahmen schrittweise Verbesserungen zu erzielen. In den vergangenen Jahren konnten z.B. die Bahnhöfe Elmshorn, Itzehoe, Heide, Husum und Niebüll barrierefrei ausgebaut werden. Durch den Umbau der Stationen Klanxbüll, Morsum und Keitum konnte die Leistungsfähigkeit des Abschnittes Niebüll-Westerland verbessert werden. Mit Inbetriebnahme des</p>

	<p>Heide)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Elektrifizierung der Strecke · Flügelung von Niebüll nach Dagebüll · Modernisierung veralteter Signaltechnik (z.B. Niebüll-Westerland) · Reduzierung der zahlreichen Bahnübergänge · Durchgängige ganzjährige Verbindung Niebüll-Esbjerg · Reisezeitverkürzung für die Strecke Westerland-Hamburg, · Einsatz von Expresszügen bzw. Sprinterzügen Hamburg-Westerland mit Halten in Itzehoe, Heide, Husum und Niebüll · Anbindung an Hamburg Hauptbahnhof als Voraussetzung für die Übergänge ins IC-Netz sowie zum Flughafen wird begrüßt <p>2. Ausbau des SPNV nach Hamburg ("Drei-Achsen-Konzept") auch unter Prüfung der Erweiterung des HW auf den Kreis Dithmarschen</p>	<p>ESTW Heide im Jahr 2011 ist moderne Stellwerkstechnik bis Bredstedt im Einsatz. Positiv muss auch vermerkt werden, dass derzeit keine Langsamfahrstellen zu bemängeln sind.</p> <p>In Zukunft könnten eine signaltechnische Ertüchtigung des Bahnhofs Keitum, eine Anpassung des Spurplans in Westerland und Bahnsteigverlängerungen für 12-Wagen-Züge zwischen Niebüll und Westerland für weitere Verbesserungen sorgen. Eine Reduzierung der zahlreichen Bahnübergänge ist schwer durchführbar, da diese vor Ort in der Regel zu Beeinträchtigungen z.B. landwirtschaftlicher Betriebe führt.</p> <p>Die durchgängige ganzjährige Verbindung Niebüll-Esbjerg ist seit Ende 2010 realisiert.</p> <p>Eine Reisezeitverkürzung für die größten Orte entlang der Westküste ist durch den Einsatz von Express-/Sprinterzügen vorgesehen.</p> <p>2. Eine Erweiterung des HVV bis in den Kreis Dithmarschen ist nicht vorgesehen, weil diese mit hohen (tariflichen) Mindereinnahmen verbunden wäre, die nicht finanzierbar sind. Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine Ausweitung des HVV (und damit in erster Linie des Tarifes) nicht mit einer Verbesserung bzw. Ausweitung des Fahrtenangebotes einhergehen.</p>
302	<p>B. Qualitätsverbesserungen Bahn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Attraktivierung der Bahnhöfe als Welcome-Areale/Eingangstore in die Regionen als Erweiterung der Aussagen unter dem Punkt 4 Stationsprogramm, S. 55) 2. Modernes, sauberes Wagenmaterial 	<p>Vielen Dank für Ihre Anregungen. Viele der Anmerkungen fließen bereits in die tägliche Arbeit bzw. laufende Ausbauprojekte ein - wenn auch eher mit dem Fokus auf alle Fahrgäste und nicht speziell auf die Touristen. Einige der Projektideen sind im LNVP bereits enthalten, einige sind eher mit den regionalen Aufgabenträgern abzustimmen. Wir werden prüfen, ob sich aus den genannten Punkten ein Änderungsbedarf ergibt.</p>

3. Verstärkte Kooperation von Verkehrsträgern und Tourismus

4. Verbesserung des Service

5. Optimierung von Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

6. Preisgestaltung

- Anerkennung des SH-Tarifs im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG

- Schaffung von preislich attraktiven Angeboten für Urlauber

C. Ergänzungen im straßenseitigen ÖPNV

1. Ausbau zentraler Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern Bahn, Bus und Fähre in Heide, Husum, Niebüll und Dagebüll

2. Bus Express Sonderborg (DK) — Flensburg — Husum — ggf. bis Nordstrand Hafen

3. Schnellbus Lübeck — Ostseeferienland mit den Orten Grömitz, Kellenhusen und Dahme zur Förderung des Ausflugsverkehrs aber auch zur direkten Anbindung an den von Ryanair angeflogenen Flughafen

4. Busverbindung zwischen Schlüttsiel und Dagebüll als Grundlage für eine Rundtour Inseln und Halligen

Diese Aufzählung stellt Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ohne Anspruch auf Vollständigkeit dar, die im Rahmen des Fachbeitrages Verkehr zum

Konzept für die Optimierung der touristischen Infrastruktur in Schleswig-Holstein erarbeitet wurden. Dies können nur Hinweise und Anregungen hinsichtlich möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele sein. Jede Einzelmaßnahme bedarf vertiefender Betrachtungen zu Fahrgastpotenzialen und Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Einzelfall.

D. Mobilität am Urlaubsort

1. Vernetzung Tourismus und Verkehrsträger (Runde Tische und Arbeitsgruppen)
2. Ausbau besonderer, spannender Mobilitätsformen (z.B. Seebäderverkehr, historische Züge)
3. Bedarfsgerechte ÖPNV-Systeme (z.B. "Kulturzüge" von Westerland nach Hamburg, Bäderbusse, Kulturbusse, Ausflugsfahrten)

Die Ergebnisse des Gutachtens zur Optimierung der touristischen Infrastruktur, welche durch das NIT in der Studie über die touristischen Potenziale des ÖPNV in vielen Bereichen bestätigt wurden, zeigen ebenfalls die unzureichende Abstimmung von Verkehrsplanung und Tourismus bei der Angebotsgestaltung von attraktiven Angeboten für die Urlauber und darüber hinaus eine mangelnde Information über bereits bestehende Möglichkeiten. Daher richten sich die folgenden Empfehlungen gleichermaßen an Verkehrsträger und Tourismusakteure. Eine mögliche Unterstützung könnte gemeinsam von Land und LVS in Form von Mobilitätsberatern erfolgen, die für einen begrenzten Zeitraum mit finanzieller Unterstützung des Landes die Vernetzung fördern, die Angebotsgestaltung forcieren und die Verbesserung der notwendigen Information und Kommunikation der Gäste anregen. Der Aufbau der im

	<p>Folgenden erwähnten touristischen Mobilitätsplattform ist eine weitere Maßnahme, die durch Land, Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein und LVS nach Empfehlung der Gutachter umgesetzt werden sollte. Die LVS sollte grundsätzlich seine Schlüsse aus dem Gutachten ziehen.</p>	
<p>303</p>	<p>E. Information und Kommunikation und Kooperation (als Ergänzung zu den Ausführungen im LNVP zum Punkt 2.6 Kommunikation und Werbung)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbesserung der Informationen über Anreisemöglichkeiten in den Kommunikationsmedien der Orte (Prospekte, Internet) 2. Verbesserung der Information über Ausflüge mit dem ÖPNV 3. Aufbau einer touristischen Mobilitätsplattform für das Land und die Regionen (umfassende Darstellung im Ergebnisbericht des Gutachtens "Optimierung der touristischen Infrastruktur") <ul style="list-style-type: none"> · Umfassendes Informationsportal zu touristischen und verkehrlichen Aspekten · Verknüpfung von Information, Angebot und Service · Vernetzung verschiedener Verkehrsträger 4. Einsatz von Mobilitätsberatern <p>Die Vorschläge des Gutachtens sind stark zusammengefasst. Bereits 2008, während der Planung zum dritten landesweiten Nahverkehrsplan, haben wir Ihnen die entsprechenden Auszüge auf CD übersandt und angeboten, für eine gemeinsame Auswertung zur Verfügung zu stehen. Leider erfolgte dazu keine</p>	<p>Auf die Antwort auf ID 302 wird verwiesen.</p>

	Rückmeldung.	
71	<p>Sehr geehrter Herr Ostermeier,</p> <p>wie eben telefonisch besprochen reiche ich die Stellungnahme zum LNVP 2013-2017 der Gemeinde Sierksdorf, die Mitglied im Tourismusverband Schleswig- Holstein ist, nach. Sie finden sie im Anhang.</p> <p><i>i.A. Hella Sandberg</i> Assistentin der Geschäftsführung</p> <p>Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. Wall 55, 24103 Kiel</p> <p>Tel.: 0431 / 5 60 10 50, Fax: 0431 / 56 98 10 e-mail: hella.sandberg@tvsh.de</p> <p>Internet: www.tvsh.de</p> <p>Vorsitzender: Dr. Jörn Klimant</p> <p>stv. Vorsitzende: Frank Behrens, Dr. Catrin Homp Amtsgericht Kiel Vereinsregisternummer: 503 VR 1903 KI</p> <p>----</p>	<p>Wir werden die Anregungen gemeinsam mit dem für den Busverkehr in Ihrer Region zuständigen Kreis Ostholstein erörtern.</p>

**Stellungnahme der Gemeinde Sierksdorf
zum Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans
(LNVP)**

Die Gemeinde Sierksdorf, gelegen in der tourismusstarken Region Lübecker Bucht, ist anerkanntes Seebad. Mit rund 1.932 ha und rund 1.600 Einwohnern ist die Gemeinde Sierksdorf flächenmäßig ein relativ kleines Ostseebad. Im nördlichen Bereich der Gemeinde befinden sich die großen Appartementanlagen Panoramic, Ferienpark und das Hansa-Park-Resort mit insgesamt rund 1.300 Apartments (Zweit- und Ferienwohnungen). Darüber hinaus befindet sich in diesem Bereich der Erlebnispark Hansa-Park mit rund 1.1 Mio. Besuchern pro Jahr. In den Sommermonaten beherbergt Sierksdorf rund 20.000 Gäste bei rund 120.000 Übernachtungen und bewerkstelligt den Aufenthalt von rund 35.000 Tagesstrandgästen.

Um zukünftige Verkehrs-Infarkte zu vermeiden, wird per se ein systematischer Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs seitens unserer Gemeinde begrüßt. Dieser stellt sich aktuell als außerordentlich ausbaufähig dar. Zwar verfügt die Gemeinde Sierksdorf über einen Bahnhof, der 1 x pro Stunde auf der Strecke Lübeck-Neustadt angefahren wird, die von hier aus benötigten Anbindungen sind jedoch ungenügend. Bei 3 Bussen am Tag, die die Gemeinde durchfahren, ist eine erfolgreiche touristische Vermarktung kaum durchführbar. Beispielhaft mögen hier die Zielgruppen "Familie mit Kindern" sowie "Best Ager" genannt sein, die per Zug anreisen und mit Gepäck und womöglich Kinderwagen vom Sierksdorfer Bahnhof in die Bereiche Panoramic, Ferienpark und Hansa-Park-Resort, aber auch in die südlichen Ortsteile, ca. 20 Fußminuten bis zum gebuchten Ferienobjekt benötigen. Auch der Tagesstrandgast ist aufgrund der mangelnden Anbindung rund 20 Fußminuten bis zum Strand unterwegs. Der Hansa-Park-Besucher erreicht sein

Ziel nach rund 15 Fußminuten.

Eine weitere Problematik stellt die Mobilität während der Urlaubszeit innerhalb der Region dar. Neben der kläglichen Taktung der Busse in der Gemeinde Sierksdorf sind diverse Umsteigemaßnahmen bei Ausflügen innerhalb der Lübecker Bucht – nördlich wie südlich - notwendig. Dies betrifft auch Ausflüge ins Binnenland. Die Fahrzeit von Sierksdorf nach Eutin dauert mit dem PKW rund 20 Min., mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Gast – bei zwei- bis dreimaligem Umsteigen – rund 1 Std.25 Min. unterwegs.

Wiederum erwartet der Tagesstrandgast u.E., dass direkte Expressverbindungen von Hamburg in die Ostseebäder nutzbar sind, um schnell zu seinem Ziel – dem Strand - zu gelangen.

Um mehr Gäste zu bewegen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, müssen die Angebote attraktiv und damit vermarktungsfähig sein. Wir schlagen folgende Lösungen vor:

1.) Höhere Vertaktung der Bahn von Hamburg an die Ostseeküste mit min. 2-4 täglichen Direkt(Express-)fahrten in die Ostseebäder (vormittags Hinfahrt – abends Rückfahrt, je 2 Zeitangebote) – ohne Umsteigezwang in Lübeck

Die Maßnahme wäre für alle Zielgruppen von Vorteil. Der Hamburger Tagesgast wäre am Vormittag innerhalb von kürzester Zeit am Strand und abends ebenso unkompliziert wieder in Hamburg. Die lästige Parkplatzsuche in überfüllten Orten würde entfallen.

"Familie mit Kindern" und "Best Agers" müssten keinen Umsteigeaufenthalt in Lübeck in Kauf nehmen und kämen

bei einer durchgängigen Fahrt entspannt an ihr Urlaubsziel.

Alternativ sollte man die Einrichtung einer Schnellbuslinie in Erwägung ziehen.

2. Einrichtung von Bäderbussen in den Sommermonaten, die durchgängig von

Lübeck über Travemünde bis Heiligenhafen – oder Burg – fahren (Ausflüge ohne lästiges Umsteigen) – Einführung eines Bädertickets

Die Fahrt von Sierksdorf, z.B. nach Travemünde gestaltet sich aktuell, durch teils mehrfaches Umsteigen, sehr zeitintensiv. Man benötigt für diese Strecke min. 1Std.27 Min. (mit dem PKW rund 30 Min.) Eine Bäderlinie würde hier Abhilfe schaffen und den Urlaubsgast sicherlich animieren, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, um auch andere Bäder in der Lübecker Bucht zu besuchen. Hierbei wäre die Einführung eines Tages-Bädertickets von Vorteil.

3. Rundtouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Schiff und Fahrrad) per Kombiticket – aufeinander abgestimmte Fahrpläne

Der Urlaub mit dem Fahrrad wird stetig populärer. Eine zunehmende Anzahl an Urlaubsgästen startet morgens mit dem Fahrrad zu längeren Tagestouren. Eine mögliche Rückkehr per Bahn, Bus oder vor allem Schiff würde sicherlich zur Steigerung der Urlaubsqualität beitragen.

Für Rundtouren ohne Fahrrad wäre die Einführung eines Kombi-Tagestickets für die drei Transportmittel Bahn-Bus-Schiff von Vorteil.

4. Herausgabe von tatsächlich leicht verständlichen Bahn- und Busfahrplänen (auch Schiffsfahrplänen)

5. Aufgrund der Tatsache, dass der ländliche strukturierte Busverkehr unbefriedigend ist, sollten als Ergänzungsmaßnahme Kooperationen mit Taxiunternehmen, die einen Teil des Linienerkehrs übernehmen, angestrebt werden. Dies gilt im Übrigen auch im Hinblick auf die Schülerbeförderung und auf eine komfortable Mobilität von Senioren.

Die Gemeinde Sierksdorf ist sicher, dass bei Realisierung der o.g. Vorschläge eine effektive touristische Vermarktung bei allen Gästezielgruppen greifen wird und der Wille zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs an Bedeutung gewinnt.

Gez.

Volker Weidemann Bürgermeister

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Landesverband Nord

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
265	<p>Zu 1.1.: "Mehr Menschen sollen mit Bus und Bahn fahren". Das hier geforderte absolute Wachstum ist bei einem prognostizierten Rückgang der Bevölkerung gleichbedeutend mit einer überproportionalen Abnahme des Autoverkehrs. Dies wird vom VCD nachdrücklich unterstützt.</p> <p>Sind die hier wiedergegebenen Aussagen von Kunden repräsentativ oder zufällige Nennungen? Die LVS verfügt über ein landesweites Beschwerdemanagementsystem. Wurde, und falls ja in welcher Form, darauf zurückgegriffen?</p> <p>Zu 1.3: Wird bei der Nachfrage im Bahnverkehr auch der zum Fernverkehr zählende ICE- und IC-Verkehr berücksichtigt? Ist das Wachstum möglicherweise auf Verlagerungen zwischen –Zuggattungen zurückzuführen? Ziel sollte es sein, die Gesamtnachfrage im Schienenverkehr auf Jahresebene darzustellen, und zwar 1. unterschieden nach benutzten Produkten, 2. Nach Quell-Ziel-Relation: Binnenverkehr S-H, Quell-Ziel-Verkehr S-H mit Hamburg, 3. Quell-Ziel-Verkehr zwischen S-H und außerhalb, und 4. Durchgangsverkehr durch S-H.</p>	<p>Es handelt sich bei den Zitaten um Meinungen von einzelnen Menschen, die während eines Workshops zum Thema "Milieu und Nahverkehr" genannt worden sind.</p> <p>In diesem LNVP wurden noch keine Daten aus dem Beschwerdemanagementsystem verwertet. Für den nächsten LNVP prüfen wir diese Möglichkeit.</p> <p>Die Nachfrageentwicklung umfasst nur den Schienenpersonennahverkehr. Sicherlich kann es auch Verlagerungen zwischen Nah- und Fernverkehr gegeben haben. Leider liegen uns aber für den Fernverkehr der DB AG keine Daten vor.</p> <p>Insbesondere für Auswertungen mit Quell-Ziel-Relationen reichen die hier zu Grunde gelegten Nachfragedaten nicht aus, da sie aus Zählungen stammen. Für die Frage der Quell-Ziel-Verkehre müssen landesweit Befragungen in den Zügen vorgenommen werden. Dieses Projekt wird die LVS im nächsten Jahr prüfen.</p>
266	<p>Zu 1.4.: Es sollte ein Absatz aufgenommen werden, der dazu verpflichtet, die Milieudaten kontinuierlich zu verfolgen und die damit verbundenen Prognosen jährlich anzupassen.</p>	<p>Wir nehmen den Hinweis zur Kenntnis.</p>
267	<p>Zu 1.5: Es wird empfohlen, zumindest eine Urlaubsregion zu ergänzen, die den Übernachtungsgästen eine kostenlose Nutzung der öffentlichen</p>	<p>Das Thema KONUS-Karte und Übertragung auf Schleswig-Holstein wird bereits auf Landesebene diskutiert.</p>

	<p>Verkehrsmittelermöglich. Beispiele sind die KONUS-Karte im Schwarzwald, die Südtirolkarte sowie die Engadiner Seilbahnkarte, die direkt vom Vermieter an die Gästeausgegeben werden.</p>	<p>Auf eine konkrete Nennung dieses Projektes im LNVP verzichten wir hier.</p>
<p>268</p>	<p>Zu2.2.3: Die im Prüfstatus befindlichen Maßnahmen "Kiel – Rendsburg – Fockbek" sowie "Hamburg – Wrist – Kellinghusen" werden begrüßt.</p> <p>Kiel– Schönberger Strand: Es fehlt die SRB, die dann die Fahrten der Regionalbahnergängen oder ersetzen würde.</p> <p>Es fehlt ein Kapitel zur SRB. Insbesondere wenn der Nahverkehr aus einem Guss sein und betrachtet werden soll, ist es hier unbedingt nötig, die SRB detaillierter vorzustellen. Aktueller Stand der Planung ist aufzunehmen.</p> <p>Aufzunehmen sind Netzvarianten im Bereich der Fehmarn-Belt-Querung. Die jetzige Streckenführung sollte jedoch in jedem Fall erhalten bleiben.</p> <p>Der hochbelastete Korridor entlang der BAB A7 Neumünster –Henstedt Ulzburg – Norderstedt (Verlängerung U-Bahn, Schnelle Vollbahnverbindung) ist zu ergänzen. Außerdem sollte eine Beurteilung von Linienverknüpfungen im Bereich Hamburg vorgenommen werden, etwa zur Durchbindung von Pendlerzügen zwischen Kiel und Uelzen bzw. zwischen Lübeck und Bremen nach Beispiel Berlin Hbf. Neben kurzen Haltezeiten im Bereich des HBF kämen mehr Pendler als heute in den Genuss von Direktverbindungen, z.B. Neumünster – Harburg oder Buchholz – Bad Oldesloe.</p>	<p>Das Projekt StadtRegionalbahn ist entscheidend vom Engagement der Landeshauptstadt Kiel und der Region abhängig. Gleichwohl hat die SRB auch eine landesweite Bedeutung, die sich u.a. in einem möglichen finanziellen Engagement des Landes für das Projekt niederschlägt.</p> <p>Bei der Darstellung der Strecke Kiel - Schönberger Strand wird davon ausgegangen, dass während der Laufzeit des LNVP nur die Regionalbahn in Betrieb genommen werden kann. Mit einem Einsatz einer ergänzenden oder ersetzenden SRB ist erst später zu rechnen.</p> <p>Bezüglich der Netzvarianten im Bereich der Fehmarn-Belt-Querung wird davon ausgegangen, dass diese erst zu einem späteren Zeitpunkt zum Tragen kommen. Aus Sicht der LVS spielt die Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten zu den jeweiligen Siedlungsschwerpunkten eine entscheidende Rolle. So ist ein 30-min-Takt zwischen Lübeck und Neustadt im Zuge des Projektes "Regio-S-Bahn Lübeck" nur dann sinnvoll, wenn die heutige Trasse für den SPNV weiterhin zur Verfügung steht.</p> <p>Die Einrichtung der S 21 bis nach Kaltenkirchen würde den A7-Korridor im Bereich des ÖPNV bereits deutlich aufwerten. Im Szenario "Plus 50 Prozent" haben wir weitere Ideen für eine Verbesserungen dargestellt (Verlängerung der S-Bahn bis nach Neumünster, Verlängerung der U-Bahn bis nach Ulzburg Süd). Weniger realistisch sehen wir die Führung schneller Züge über AKN-Strecken.</p> <p>Die Durchbindung von Penderzügen über Linienverknüpfungen im Hamburger Hauptbahnhof betrachten wir aufgrund der heute schon eingeschränkten Leistungsfähigkeit dieses Bahnknotens als nicht sinnvoll. Der Hamburger Hauptbahnhof ist dadurch gekennzeichnet, dass viele Gleise mehrfach genutzt werden und Züge "Kopf an Kopf" gegenüber stehen. Linienverknüpfungen hätten zwar eine kürzere Haltzeit zur Folge, würden aber sehr viel höhere Ansprüche an die Bahnsteigbelegungen in Hamburg Hbf stellen. Auch die DB Netz AG hat das Instrument der Führung von Durchbindungen zur Entlastung</p>

		des Hamburger Hauptbahnhofes nicht weiterverfolgt.
269	<p>Zu2.5.2: Wichtig ist ein einfaches Preissystem, das auch für Gäste gutdurchschaubar ist, vergleichbare Preise mit denen der Hauptquellgebiete der Urlauber.</p> <p>Tarifliche Webfehler sind zu korrigieren (ICE in bestimmten Fällen preiswerter als RE), Kombiangebote wie Cityticket bei Nutzung der BC im Vor- und Nachlauf sind zu prüfen,</p> <p>Einführung des 50 %-Rabatts für Bahncard 50-Besitzer (BC 50), bislang erhalten BC 50-Besitzer lediglich 25 %-Rabatt und zahlen im Vergleich zu ihren Heimatgebieten verhältnismäßig viel für Bahnfahrten in Schleswig-Holstein. Die Einführung einer SH-Card 50 sollte in Erwägung gezogen werden. Beim Ticketkauf (am Automaten) sollte eine "Bester-Preis"-Funktionalität geschaltet werden, d.h. man gibt ein, welche (Berechtigungs-/Fahr-)Karten man hat, dann wird der günstigste Tarif angezeigt</p> <p>Ausweitung des SH-Tarifs auf ganz Schleswig-Holstein (auch im Binnenverkehr im Kreis Schleswig-Flensburg und im Binnenverkehr auf Sylt und nicht nur im ein- und ausbrechenden Verkehr)</p> <p>Angemessene Preise bei der Fahrradmitnahme</p> <p>> Wiedereinführung der kostenlosen Fahrradmitnahme außerhalb der Rush-Hour (wie im HVV)</p> <p>> Während der Rush-Hour einen vereinfachten und günstigeren Tarif.</p> <p>> Monats- und Wochenkarten</p>	<p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass jede Region für die Tarifgestaltung und die Festlegung Tariffhöhe ihre regionalen Besonderheiten berücksichtigen muss. Dies sind z. B. die Historie der Tarife (gab es vorher Tarifverbünde, wir teuer waren diese, etc.), die Qualität des Angebotes, die Zahlungskraft der Region. Ein Vergleich unterschiedlicher Tarife ist daher nicht ohne weiteres möglich bzw. sinnvoll. Der Wunsch, dass Gäste Schleswig-Holsteins ein mit ihrer Heimatregion vergleichbares Tarifangebot vorfinden ist verständlich, aber aus den o. a. Gründen praktisch nicht umsetzbar.</p> <p>Ziel der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist es, mit der Umstellung des tariflichen Hintergrundsystems, das derzeitige Tarifangebot hinsichtlich einer Verbesserungen (z. B. Vereinheitlichung) zu überprüfen. In diesem Zusammenhang können die Anregungen diskutiert werden.</p> <p>Bei denen als "Webfehler" bezeichneten Tarifunterschieden handelt es sich nicht um Fehler im SH-Tarif sondern im System der Preisbildung. So wird der Fahrpreis für den ICE von DB Fernverkehr (also von einem Unternehmen alleine) bestimmt, der des RE orientiert sich am SH-Tarif, dem alle Nahverkehrsunternehmen angehören.</p> <p>Es stellt sich daher die Frage, welcher Preis müsste sich welchem anpassen?</p> <p>Die BahnCard ist ein Produkt der Deutschen Bahn AG. Ihre Anerkennung im gesamten Nahverkehrsnetz erfordert die Zustimmung aller Unternehmen, denen Erlöse sich dadurch reduzieren. Reduzierte Erlöse führen zu einer Erhöhung der Ausgleichsbeträge der Aufgabenträger und damit der öffentlichen Hand.</p> <p>Eine vollständige Anerkennung der BahnCard 50 wurde im Jahr 2003 abgeschafft, da sich die Aufgabenträger entschieden, die Kosten zur Deckung der jährlich anfallenden Mindereinnahmen in Höhe von ca. 3 Mio € in Angebotsverbesserungen des Nahverkehrs zu investieren. Man entschied sich für eine Anerkennung zu einem verringerten Rabattsatz (25 %). Im HVV wird die BahnCard nicht anerkannt.</p> <p>Die Idee, eine SH-Card 50 für den Nahverkehr anzubieten ist gut und müsste mit Unternehmen und Aufgabenträgern auf Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit</p>

	<p>>Familientarif, Gruppentarif</p> <p>(Z.Zt. gibt es zu viele verschiedene und zu teure Fahrradkarten:</p> <p>> SH-Tarif: Fahrradtageskarte für 3,70 € für nur eine Strecke (Bus & Bahn)</p> <p>> SH-Tarif: Fahrradnetzkarte für 4,80 €, alle Strecken in SH und HH</p> <p>>> nur eine Fahrradtageskarte für 3,00 € für das gesamte Netz</p> <p>> Fahrradeinzelkarte für Bus und Fördeschiffe (Einzelfahrschein, max. 3,00 €)</p> <p>> Fahrrad-Wochen- und Monatskarten (nur Fördeschiffe): 25 € Schwentinelinie oder 37,20 €(Fördelinie)</p> <p>> DB-Tarif: für das "Schleswig-Holstein-Ticket" oder das "Schöne-Wochenende-Ticket" Fahrradtageskarte für 5 €)</p> <p>Weiterentwicklung der (nah).SH-Card zur Mobilitätskarte (inklusive CarSharing, Fahrradverleih): Ergänzung um Parkgebühr Fahrradstationen, kostenloser Fahrradtransport, Rabatt des Fahrpreises im gesamten SH-Tarif (auch im Stadtverkehr).</p>	<p>geprüft werden.</p> <p>Auch die Idee der Bestprice-Funktionalität an den Automaten ist gut, muss aber auch mit den Tarifbeteiligten bzw. -verantwortlichen hinsichtlich der Umsetzbarkeit geprüft werden.</p> <p>Die Ausweitung des SH-Tarifs auf den Binnenverkehr in Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg ist geplant. Eine Umsetzung wird jedoch erst nach der Umstellung des Hintergrundsystems für den SH-Tarif (SH-Tarif 2.0) erfolgen.</p> <p>Eine kostenlose Fahrradmitnahme wird seit Jahren diskutiert, ist aber aufgrund von Kapazitätsproblemen besonders zu den Hauptverkehrszeiten und auf einigen Strecken in der Urlaubszeit zu vertretbaren Kosten nicht umsetzbar. Eine Vereinfachung des Fahrradkartensortiments kann im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifes mit den Verkehrsunternehmen diskutiert werden.</p> <p>Die Vorschläge zur Weiterentwicklung der (nah.) SH-Card prüfen wir gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.</p>
<p>270</p>	<p>Zu2.6.2. Informationen</p> <p>Ø Einfacher Zugang zu allen ÖPNV-Informationen, auch Bus- und Fährverkehr</p> <p>§ Liniennetzpläne auch für alle Kreise (insbesondere Kreis</p>	<p>Die Anregungen werden in die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen aufgenommen.</p>

	<p>Schleswig-Flensburg)</p> <p>§ Fahrpläne</p> <p>§ Haltestellenlagen mit Fahrzeiten</p> <p>§ Preisinformationen</p> <p>D.h. eine einheitliche Webseite des Nahverkehrs, als Unterseite der nah.sh. Könnte als Contentmanagement System den Verkehrsunternehmen auch viel Arbeit und Kosten abnehmen. > Der Kunde findet eine einheitliche Internetseite mit überall den gleichen Informationen und Strukturen vor. Er merkt gar nicht, dass es eigentlich viele verschiedene Verkehrsunternehmen sind. Alles aus einem Guss.</p>	
<p>271</p>	<ul style="list-style-type: none"> · einfache und verlässliche Fahrradmitnahme (Schienenverkehr, Busverkehr, Fähren – auch Inselfähren) o Schienenersatzverkehr(SEV): grundsätzlich auch mit Fahrradmitnahme (ggf. nur jede zweite Verbindung). o ausreichend große Mehrzweckabteile für die Fahrradmitnahme schaffen (ggf. ohne Klappsitze) 	<p>Bei der Schaffung von Transportkapazitäten für Fahrräder ist stets abzuwägen zwischen den Transportbedürfnissen der Radfahrer und den Transportbedürfnissen anderer Reisender. So ist das Vorhalten von Fahrradkapazitäten auf Kosten von Sitzplätzen problematisch.</p>
<p>272</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Haltestellen o alle Haltepunkte und Bahnhöfe mit Fahrgastinformationssystemen ausstatten o barrierefreie Ausgestaltung (nicht nur rollstuhlgerecht) o Andienung wichtiger touristischer Quellen/Zielen o Die Einrichtung weiterer "Fahrradstationen" sollte 	<p>An kleineren und mittleren Stationen setzt die DB Station&Service AG seit einigen Jahren Digitale Schriftenanzeiger (DSA) ein, der die Fahrgäste über Verspätungen informiert. Das System soll, bis auf die Kleinststationen, flächendeckend ausgebaut werden.</p> <p>Der barrierefreie Umbau der Stationen wird von der LVS über die Förderung von Maßnahmen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kontinuierlich verfolgt und ist zentraler Bestandteil der Infrastrukturmaßnahmen im Szenario "offensiver Nahverkehr" S. 80/81. Dabei geht es nicht nur um den niveaugleichen Zugang zum Bahnsteig und zum Zug, sondern zum Beispiel</p>

<p>überprüft und gefördert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Prüfung Haltestelle Lindaunisbrücke (auch wg. Zunahme Schülerverkehr) o Prüfung Bahnsteig und Gleis in Lindaunis für Museumsbahn o Prüfung Bedarfshalt zwischen Husum und Jübeck (interessant für Radtouristen) 	<p>auch um die Einrichtung von Blindenleitsystemen oder die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation.</p> <p>Fahrradstationen an Bahnhöfen sind, soweit Potenzial vorhanden und nachweisen ist, aus dem Gemeindenverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig. Für die Planung und Umsetzung solcher Projekte ist das Engagement der jeweiligen Kommune als i. d. Regel Grundeigentümer erforderlich. Zurzeit werden im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes mit der TASH Standorte erhoben, wo die Einrichtung neuer B+R-Anlagen sinnvoll ist. Die Kommunen sollen daraufhin aktiv angesprochen werden, ob Interesse an einer Umsetzung der Vorhaben besteht.</p> <p>Der Wunsch nach einem Haltepunkt in Lindaunis beschäftigt uns schon sehr lange und grundsätzlich befürworten wir die Anlage von neuen Haltepunkten sehr. Im Fall von Lindaunis sehen wir aber aufgrund einer Kombination aus fahrplantechnischen Gründen mit einem unzureichenden Fahrgastpotenzial keine Realisierungschancen.</p> <p>Der Bau eines Bahnhofes und Gleises für die Museumsbahn in Lindaunis würde einen sehr hohen finanziellen Aufwand verursachen, der einem geringen Nutzen für ÖPNV-Fahrgäste gegenübersteht.</p> <p>Die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes auf der Strecke Husum-Jübek ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. Dafür muss eine Fahrtzeitverlängerung von rund 2 Minuten pro Richtung eingeplant werden. Dies bedeutet, dass bei einem zusätzlichen Halt die Züge aus Kiel stündlich jeweils zur Minute `26 den Husumer Bahnhof erreichen würden anstatt zur Minute `24. In Husum muss der Anschluss nach Niebüll und Westerland zur Minute `30 erreicht werden. Durch einen hinzukommenden Halt und entsprechender Fahrtzeitverlängerung wäre die Umsteigezeit für Reisende aus Kiel nach Niebüll/Westerland mit 4min dann zu knapp. Zusätzlich ist auch die Sicherung der nachfolgenden Anschlussmöglichkeiten in Niebüll sehr wichtig, so dass der Zug nach Niebüll/Westerland den Husumer Bahnhof nicht später als zur Minute `30 verlassen kann. Eine ähnliche Situation ergibt sich in die Gegenrichtung von Husum nach Kiel. Ein Bedarfshalt würde den Taktfahrplan nicht entlasten. Gerade im Berufs- und Schülerverkehr, wenn die Bedarfshalte von Fahrgästen hauptsächlich genutzt werden, ist die Aufenthaltsdauer der</p>
--	---

		Züge an den Stationen aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens verhältnismäßig lang und wirkt sich dementsprechend auf die Gesamtfahrzeit aus.
273	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrangebot und Streckenausbau <ul style="list-style-type: none"> o Einsatz von Doppelstockwagen auf der Westerlandstrecke (in jedem Wagen unten überwiegend klappsitzlose Mehrzweckabteile und oben Sitzplätze) o Elektrifizierung der Bahnstrecken Kiel-Lübeck, Kiel-Husum o Die eingleisige Strecken sollten überprüft werden, in wieweit zweigleisiger Ausbau möglich ist oder wo ggfls. Ausweichstellen eingerichtet werden können. o Personenmitnahme und Fahrradmitnahme beim Sylt-Autoreisezug einrichten (ohne dass ein Automitgeführt werden muss), um so Kapazitätsprobleme auf der Westerlandstrecke etwas zu reduzieren o Fahrradmitnahme auf interessanten Busverbindungen anbieten (z.B. Flensburg-Kappeln) o Stundentakt auf allen Bahnverbindungen in Schleswig-Holstein (Neustadt – Fehmarn, Neumünster –Heide) als Regelangebot o Ausweitung der Halbstundentaktangebote 	<p>Doppelstockwagen erfüllen bauartbedingt nicht die Anforderungen an den stark touristisch geprägten Verkehr der Westküste.</p> <p>Die Elektrifizierung der Marschbahn und von Kiel - Lübeck wird im Kapitel 3.2.2. behandelt.</p> <p>Der nötige zweigleisige Ausbau von bisher eingleisigen Engpässen wird beschrieben.</p> <p>Eine Fahrradmitnahme im Autozug Niebüll - Westerland liegt im Ermessen des eigenwirtschaftlichen Autozuges.</p> <p>Eine Fahrradmitnahme im Busverkehr liegt in der Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte.</p> <p>Der Stundentakt als Regelangebot wird definiert. Zwischen Hohenweststedt und Heide ist dieser als konkrete Maßnahme formuliert.</p>
274	Zu 2.7 Grundsätzlich wird die Gründung eines Verkehrsverbundes begrüßt. Die Uneinheitlichkeit ist für	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	<p>den Fahrgast einfach noch viel zu groß. Die einzelnen Verkehrsunternehmen denken noch viel zu klein und eigennützig.</p>	
<p>275</p>	<p>Zu 1.0.: In Anbetracht des hohen MIV-Anteils am Modal Split erscheint die Zielsetzung "Plus 50 Prozent" notwendig, aber wenig ambitioniert. Die derzeitige Erschließungssituation durch den ÖPNV ist zumindest mitverantwortlich dafür, dass z.B. in kleineren Gemeinden immer mehr Haushalte meilen, nur mit mehreren Kfz. Arbeit, Versorgung, soziale Beziehungen usw. managen zu können. Nur die Verpflichtung von Gemeinden und Schulträgern, den Schülertransport zu organisieren, führt dazu, dass viele Gemeinden überhaupt noch vom ÖV angesteuert werden.</p> <p>Nicht nur der Klimawandel – mit verursacht durch den hohen Motorisierungsgrad – sondern auch die demographische Entwicklung zwingen uns dazu, den ÖV zu verbessern und dessen Finanzierung auf eine neue Grundlage zu stellen. Unter dieser Voraussetzung sollte auch in Schleswig-Holstein die Verkehrspolitik der Schweiz in den Blick genommen werden. Das könnte konkret bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortschaften mit mehr als 100 Einwohnern müssen an den ÖV angeschlossen werden - Vier Kurspaare pro Tag und Linie sind das absolute Minimum der Grundversorgung. - Sollte die Nutzung unter 32 Personen durchschnittlich pro Tag sinken, kann auf andere Transportdienste (z.B. Sammeltaxen, Schulbusse) 	<p>Der VCD ist eine der wenigen beteiligten Institutionen, der das Ziel "Plus 50 Prozent" als wenig ambitioniert betrachtet. Dies nehmen wir gerne zur Kenntnis. Über die Frage, ob der Nahverkehr und sein Angebot daran Schuld ist, dass in kleineren Gemeinden je Haushalt eines oder mehrerer Autos notwendig sind oder ob es nicht auch umgekehrt ist, dass das Angebot weiter ausgedünnt wurde/wird, weil die Nachfrage ausbleibt, kann lange und vortrefflich diskutiert werden. Den Nahverkehr weiter zu verbessern (und gerne dabei auch den Blick in die Schweiz zu lenken), ist das Ziel des LNVP.</p>

	<p>zurückgegriffen werden.</p> <p>- Werden durchschnittlich mehr als 500 Personen befördert, wird ein Stundentakt mit 18(!) Kurspaaren angeboten.</p>	
<p>276</p>	<p>Zu 2.0.:</p> <p>Die im Szenario "Plus 50 Prozent" aufgeführten Angebotsmaßnahmen werden befürwortet. Die Auflassung der Zwischenhalte in Nortorf, Jübek, Owschlag und Tarp für die Expresslinie zwischen Neumünster und Flensburg scheint vertretbar, wenn diese weiterhin von einer Regionallinie im 60-Minutentakt bedient werden.</p> <p>Die Auflassung von Zwischenhalten wird jedoch grundsätzlich kritisch gesehen. Das betrifft auf der Strecke Neumünster-Heide auch die Halte in Beldorf, Gokels und Osterstedt. Zumindest müsste ein Zubringerservice z.B. nach Hanerau-Hademarschen gewährleistet werden.</p> <p>Bezüglich der Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg sollte ggfls. in Erwägung gezogen werden, zunächst nur den Abschnitt Neumünster-Wankendorf wieder in Betrieb zu nehmen. Mit den Gemeinden Wankendorf, Schillsdorf-Bokhorst und Tasdorf würde man dann immerhin ca. 4000 Menschen über Neumünster wieder ans Netz anbinden. Die Alternative Schnellbus ist eher fragwürdig, da ein Schnellbus sinnvollerweise zwar über die B 430 die Orte Husberg und Bönebüttel anfahren würde, die o.g. Orte jedoch nicht.</p> <p>Das vorhandene Nahverkehrsangebot für die Strecken Neumünster - Plön sowie Kappeln – Süderbrarup wird von uns als bislang unzureichend</p>	<p>Zwischen Heide und Neumünster ist kein Auflassen von Halten vorgesehen.</p> <p>Eine Reaktivierung des Abschnitts Neumünster - Ascheberg ist nur als Gesamtprojekt sinnvoll, da die auf einer Stichstrecke zu generierenden Fahrgastzahlen zu gering wären.</p> <p>Das Busangebot Neumünster - Plön und Kappeln - Süderbrarup fällt in die Zuständigkeit der Kreise und deren Regionaler Nahverkehrspläne (RNVP).</p>

	angesehen. Vor allem am Wochenende und in den Abendstunden fehlen Verbindungen.	
277	<p>Zu5.0: Bei den Verkehrsmitteln zur Schließung der Angebotslücken müssen ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Kooperation ADFC mit Faltraderhersteller Tern und dem neuen Verkehrsverbund · Fahrradabstellanlagen(qualitativ hochwertig: Fahrradbügel, Fahrradboxen, Fahrradstationen und in ausreichender Menge) · kostenloser Fahrradtransport in den Zügen außerhalb der Rush-Hour <p>Dieses Kapitel gehört bereits in den 1. Teil. Es sind relativ kostengünstige und schnell umzusetzende Maßnahmen, die keinen Aufschub dulden. Das Problem jeglicher Pläne wie die des LNVP und der RNVPs ist, dass sie Pläne für einzelne Verkehrsträger sind und nicht ein ganzheitlicher Mobilitätsplan sind. Es wird nicht nur Bus und Bahn nicht zusammen gedacht und geplant, es werden auch der Fußverkehr, Radverkehr, CarSharing u.a. nicht ausreichend berücksichtigt. Dabei sind zu Fuß gehen und Rad fahren die einfachsten und mit Abstand die kostengünstigsten Zu- und Fortbringer zum ÖV. Fußgänger sind bereit längere Wege zu Fuß zu gehen, wenn die Wege angenehm zu laufen sind. Radfahrer sind nicht gleich Radfahrer. Je nach Fahrtzweck ist eine andere die beste Lösung. Das heißt, die einen möchten zwingend ihr eigenes Rad mitnehmen. Für andere ist ein (kostenlos mitzunehmendes) Faltrad die Lösung. Andere leihen lieber vor Ort aus oder haben ihre eigenes Rad am Bahnhofgeparkt. Wer Radfahrern nicht bei der Höhe der Kosten und der Verständlichkeit des Tarifes bei der Fahrradmitnahme entgegenkommt, verzichtet auf viele Fahrgäste, die dann lieber mit dem Auto fahren. Ein im</p>	<p>Zum Thema Fahrradtransport verweisen wir auf die Antwort auf die Frage ID 271.</p> <p>Wir stimmen zu, dass das Thema Mobilität stärker als Ganzes betrachtet werden sollte und muss. Dieser LNVP macht einen ersten Versuch in diese Richtung. Natürlich ist dieser Ansatz ausbaufähig und sollte zukünftig auch stärker ausgebaut werden.</p>

<p>Zug transportiertes Fahrraderspart 2 Fahrradstellplätze am Start- und Zielbahnhof. Auch im Schülerverkehr sollte das Fahrrad / Pedelec viel mehr mitgedacht werden. Etliche ältere Schüler könnten sicher auch mit dem Rad zum Bahnhof oder zur Schule kommen. Statt teure Schulbusse für einige wenige Schüler zu finanzieren, könnten die Schulträger vielleicht auch Fahrräderverschenken. Dazu braucht es auch sichere und schnell befahrbare Wege und vielleicht andere Schulanfangszeiten.</p> <p>Es muss alles zusammen gedacht werden.</p>	
---	--

ver.di Landesbezirk Nord

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
69	<p>ver.di • Huxstraße 1 • 23552 Lübeck Huxstraße 1 23552 Lübeck</p> <p>Telefon: 0451/8100-6 Telefax: 0451/8100-888</p> <p>LVS Schleswig - Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Herrn Sven Ostermeier Raiffeisenstraße 1 24103 Kiel</p> <p>Datum . % " Unsere Zeichen me/mei Tel.-Durchwahl 0451/8100-719 Handy 0177/3558061 E-Mail gerhard.mette@verdi.de</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des vierten landesweiten</p>	<p>Das Land geht davon aus, dass ein kundenfreundlicher und erfolgreicher öffentlicher Verkehr nur mit motivierten und angemessen bezahlten Mitarbeitern erreichbar ist.</p> <p>Im SPNV haben die Gewerkschaften EVG und GdL Tarifverträge mit den relevanten EVU in Deutschland abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass diese eine gute und angemessene Bezahlung der Mitarbeiter sicherstellen. Zudem kommt das Tarifreue- und Vergabegesetz bei SPNV-Vergaben des Landes zur Anwendung. Es wird zudem nicht die Einschätzung geteilt, dass der Wettbewerb unter den EVU lediglich im Bereich der Löhne gestaltet wird.</p> <p>Hinsichtlich des ÖPNV wird in Nr. 3.2.2 die Situation beschrieben, dass in erfolgten Ausschreibungen in Schleswig-Holstein bislang keine größeren Wettbewerbseffekte erzielt werden konnten. Die Kreise und kreisfreien Städte sind für die Planung, Bestellung und damit auch für die Vergabe von Bus-ÖPNV zuständig. Absender des LNVP ist das Land Schleswig-Holstein. Bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen sind die Aufgabenträger gehalten, die genannten Vergabevorgaben und -instrumente zu beachten. Interesse der Aufgabenträger ist es, Vergaben so zu gestalten, dass für Bieter lukrative Netze und für den Aufgabenträger somit attraktive Preise angeboten werden können.</p>

Nahverkehrsplans (LNVP) für die Jahre 2013 - 2017

Sehr geehrter Herr Ostermeier, sehr geehrte Damen und Herren,

die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, Landesbezirk Nord, als zuständige Gewerkschaft für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig – Holstein und Mecklenburg – Vorpommern nimmt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des vierten Landesverkehrsplanes für die Jahre 2013 bis 2017 wie folgt Stellung:

1. ver.di verzichtet an dieser Stelle, ausführlich auf Fragen der Finanzierung einzugehen. Hierzu ist entscheidendes völlig richtig in der Stellungnahme von OVN/VDV-Nord vom 14.11.2013 ausgeführt.
2. Zum Szenario ‚Plus 50 Prozent‘ möchten wir nur insofern darauf eingehen, dass es wenig realistisch ist. Es findet dort, wie auch an anderen Stellen des Entwurfes eine Orientierung auf moderne Kommunikationsmittel (Smart-Phonems, Apps) statt, die wenig auf die derzeitigen Benutzer - außer im Schülerverkehr – bezogen ist (ältere Fahrgäste). Den derzeitigen Benutzergruppen, auch In-Frage-Kommenden, geht es um einen verlässlichen, taktungsdichten ÖPNV, nicht um mediale Spielereien.

Ein solcher, verlässlicher, eng getakteter Nahverkehr fehlt an vielen Orten. Solange das so bleibt können und werden keine wesentlichen Nutzerveränderungen vom Individualverkehr zum ÖPNV eintreten.

1. Dramatischer aus unserer Sicht zu bewerten ist aber das Fehlen jeglichen Augenmerks auf diejenigen, die den ÖPNV durch ihre Arbeitsleistung erbringen. (Das gilt aus unserer Sicht auch für den Bereich des SPNV. Hier ist aber die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, EVG, kompetenter in der Beurteilung der Notwendigkeiten.)

Zwar gibt es mit dem Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein einen Mindeststandard bei Vergaben; dieser gilt aber nicht bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Auch für diesen Bereich sind Überlegungen anzustellen, wie die Einhaltung von Mindeststandards gesichert werden kann. Das gilt für die Qualifikation des Personals, Einhaltung arbeitsschutzrechtlicher Bestimmungen und solcher, die die Sicherheit im Verkehr gewährleisten sollen und Absicherung tarifvertraglicher Mindestnormen.

Es darf nicht sein, dass "billig" in diesem Bereich zu Lasten der Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer geht.

Es ist auch völlig unakzeptabel, dass das einzige realistische Einsparinstrument bei Ausschreibungen im ÖPNV, die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten ist.

Auch für diesen Bereich sind Antworten im LNVP 2013 – 2017 gefordert. Das Beispiel Itzehoe zeigt, wie es nicht gehen darf. Es kann nicht sein, dass die Aufgabenträger, mit Blick auf Einsparmöglichkeiten, sich jeglicher Verantwortung für die Beschäftigten entziehen. Eine solche wirtschaftliche Optimierung allein auf Kosten und zu Lasten der Beschäftigten ist skandalös.

Die VO (EG) 1370/2007 bietet hierzu das

Instrumentarium. Es muss für Ausschreibungen verbindlich die dauerhafte Übernahme des Personals des bisherigen Leistungserbringers mindestens zu den bisherigen Bedingungen festgeschrieben werden.

Dass dies nicht bereits im Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein festgeschrieben ist, ist ein ärgerlicher Zustand. Hier kann aber der LNVP die Situation heilen. Dass dies nötig ist, beweist als jüngstes Beispiel Itzehoe.

Für weitere Ausführungen bzw. Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Mette

Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
258	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>-</p> <p>mit Schreiben bzw. per Mail vom 17.10.2013 wurde uns Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme zum Entwurf des 4. Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) abzugeben. Im Rahmen unserer Aufgabe, uns für die Verbesserung der Lebensverhältnisse in den Ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins einzusetzen, kommen wir dieser Aufforderung gerne nach, indem wir uns hiermit zu einigen ausgewählten Aspekten des Plans äußern.</p> <p>Die ALR würdigt ausdrücklich die bisher verfolgte Strategie für den SPNV, der die im LNVP dargestellten Erfolge Recht geben. Der Erhalt und der angemessene Ausbau eines landesweiten Grundnetzes auf der Schiene ist unabdingbar nicht nur für die Verflechtungen mit der Metropole Hamburg, sondern auch für die Beziehungen der Landesteile untereinander (auch Querverbindungen) und einen schnellen Zugang zum Fernverkehr aus allen, auch den ländlichen Regionen.</p> <p>Wir begrüßen es in diesem Zusammenhang, dieses Modell auch langfristig weiter zu denken (Strategie "Plus 50 Prozent"). Die ALR plädiert dafür, die hier dargestellten und für die ländlichen Räume hochgradig bedeutsamen Überlegungen ergebnisoffen zu prüfen und bietet dabei gern ihre Mitwirkung an. Vor dem Hintergrund der Klimaschutz- und Energiewende-Ziele sowie anhaltender Herausforderungen für die Entwicklung ländlicher Räume</p>	<p>Die Punkte nehmen wir zur Kenntnis.</p>

	<p>sehen wir "Mobilität" als zentrales strategisches Handlungsfeld.</p> <p>Weil Verkehr im ländlichen Raum in hohem Maße auch touristischer Verkehr ist, haben wir mit Interesse gesehen, dass der LNVP sich dieser Thematik annimmt und deutlich macht, wie sich der Öffentliche Verkehr in dieser Hinsicht zukünftig besser aufstellen muss.</p> <p>Für den neuen LNVP setzen wir insbesondere auf</p> <ul style="list-style-type: none"> · Sicherung und Weiterentwicklung des vertakteten ÖPNV-Angebots der Hauptachsen auf Schiene und Straße · kurzfristiges Schließen einzelner Fahrplanlücken · Beschleunigungsmaßnahmen 	
259	<p>Der Reaktivierung der Eisenbahn Kiel - Schönberg - Schönberger Strand stehen wir aufgeschlossen gegenüber, weil sie auch im nordöstlichen Einzugsbereich des Oberzentrums Kiel die Räumerschließung verbessert, ein hochwertiges touristisches Angebot darstellt und insgesamt ein großes Nachfragepotenzial zu aktivieren verspricht. Gerade deswegen erscheint es aber unabdingbar, mit der Bahn-Reaktivierung die gegenwärtigen Nutzer der gut ausgebauten Busverbindung nicht schlechter zu stellen. Es ist ein Bahn-Bus-Konzept zu realisieren, das den Streckenanrainern gerecht wird und darüber hinaus der Bevölkerung im weiteren Einzugsbereich den Zugang zur Bahn ermöglicht. Dies gilt auch für landesweit andere angedachte Reaktivierungsmaßnahmen.</p>	<p>Begleitend zur Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs wird zwischen dem Land und dem Kreis Plön ein gemeinsames Bus-Bahn-Konzept entwickelt. Dieses sollte aus Sicht des Landes auch innovative und alternative ÖPNV-Bedienungsformen zur besseren Anbindung des ländlichen Raumes - auch abseits der Bahn- bzw. Buslinie - enthalten.</p>
260	<p>Naturgemäß liegt uns als Akademie für die ländlichen Räume die Mobilität in den "Zwischenräumen" besonders am Herzen, wofür der LNVP nicht oder nur bedingt zuständig ist. Wir begrüßen deswegen die Absicht, einen</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Anregungen. Viele der Anmerkungen fließen bereits in die tägliche Arbeit bzw. laufende Ausbauprojekte ein. Einige der Projektideen sind im LNVP bereits enthalten, einige sind eher mit den regionalen Aufgabenträgern abzustimmen.</p>

<p>Verkehrsverbund Schleswig-Holstein zu gründen. Es ist dringlich, die im Entwurf aufgezeigten gravierenden Abstimmungs- und Informationsdefizite zwischen allen öffentlichen Verkehrsträgern und -mitteln im Lande durchgreifend und auf allen Handlungsebenen (Fahrplan, Tarif, Statistik, Öffentlichkeitsarbeit, usw.) zu beheben.</p> <p>Im Einzelnen tritt die ALR für folgende Ziele ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Stärkung attraktiver Verkehre auf den Hauptachsen auch des ÖPNV · Zubringer und Feinerschließung der Fläche durch bessere Anpassung an ländliche Strukturen, z.B. mit nachfrageorientierten Angeboten wie AnrufBus (Modell Ostholstein) Anrufsammeltaxi oder lokal organisierten Mobilitätsformen (s. u.) · stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf die Nahversorgung (örtlich, MarktTreff, zentrale Versorgungspunkte) · engere Verzahnung zwischen den Linien von Schienen- und Busverkehr, Taxi, Abholung und Privatwagen (Halte- bzw. Parkmöglichkeiten) · Integration von Fahrrad und Pedelec als Zubringer · Leichtigkeit des Zugangs zu Stationen, Fahrkarten und Fahrzeugen (barrierefrei, baulich, technisch, kurze Wege) · Service (Hilfen, Ansprechpartner, Information über Angebote und Tarife und Zugangsmedien, z.B. durch Mobilitätsberatung in den Kommunen) 	<p>Wir werden prüfen, ob sich aus den genannten Punkten ein Änderungsbedarf ergibt.</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> · Optimierung des Schleswig-Holstein-Tarifs hinsichtlich bestehender Schwachstellen und Weiterentwicklung zu einem einheitlichen Tarifraum Schleswig-Holstein / Hamburg <p>In manchen dünn besiedelten ländlichen Räumen sind die Mobilitätsbedürfnisse durch konventionellen ÖPNV nicht mehr adäquat bedienbar. Hier sollte die gewachsene Kultur der Selbsthilfe gestärkt und bürgerschaftliches Engagement für eine selbstorganisierte Mobilität - auch finanziell - gefördert werden. Unterschiedliche Formen haben sich bereits bewährt bzw. entstehen gegenwärtig neu, wobei sich die starren Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr tendenziell auflösen, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bürgerbusse · "Dorfmobile" für gemeinschaftliche Nutzungen, kleinteiliges lokales Carsharing · organisierte Mitfahrgelegenheiten auch im Nahverkehr, zunehmend durch Internetportale mit Smartphone-Apps <p>Für die Umsetzung neuer Mobilitätsmodelle im ländlichen Raum muß die lokale Planungs- und Finanzverantwortung von Kommunen und zivilgesellschaftlichen Strukturen (z.B. AktivRegionen) gestärkt werden. Ein teilweiser Übergang von der Objektförderung (des konventionellen ÖPNV) zur Subjektförderung ("Mobilitätsbudgets" für Individuen und Kommunen) sollte dabei kein Tabu sein. Hierzu halten wir weitergehende Finanzierungsüberlegungen und ideelle Hilfestellungen auf Landesebene für dringlich.</p> <p>Die Akademie wünscht dem LNVP-Entwurf eine</p>	
---	--

	erfolgreiche Umsetzung und wird diesen Prozess gern weiter begleiten.	
--	---	--

Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
402	<p>Sehr geehrter Herr Wewers, sehr geehrter Herr Ostermeier,</p> <p>nachstehend erhalten Sie die Stellungnahme zum LNVP aus der BSK-Landesvertretung Schleswig-Holstein.</p> <p>Angesichts der Tatsache , dass statistisch gesehen mindestens jeder 5. Fahrgast mobilitätseingeschränkt ist (behinderte Fahrgäste, Senioren, Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder, Schwangere) und die Zahl der behinderten Menschen in Schleswig-Holstein in den letzten 10 Jahren um 100 000 gewachsen ist, wird dem Thema Barrierefreiheit im LNVP nur wenig Beachtung geschenkt. Kann das wirklich ein LNVP für alle Menschen sein?</p> <p>Die Ausführungen zum Tourismus im LNVP enthalten keine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema "Barrierefreier Tourismus". Die Feststellung, dass nur 7 % aller Touristen in S-H den Nahverkehr nutzen, die Zahl aber auf 14% in der Nordseeregion ansteigt, erklärt sich dadurch, dass dort die Barrierefreiheit im Nahverkehr zuverlässiger als in anderen Regionen gewährleistet ist und es dort besonders viele barrierefreie Unterkünfte gibt.</p> <p>Auf Seite 65 im LNVP wird auf den Busverkehr eingegangen. Die Aussage "Der Anteil barrierefreier Busse ist außerhalb des Stadtverkehrs noch nicht zufriedenstellend." ist in dieser Formulierung auch nicht zufriedenstellend.</p> <p>Der Anteil der Niederflrbusse ist in den Regionen sehr</p>	<p>Ihre Anmerkungen zum Thema Tourismus beziehen sich Abbildung 21, S. 37. Hier ist dargestellt welches Verkehrsmittels Urlauber zur Anreise an den Urlaubsort nutzen. Für Schleswig-Holstein kann festgestellt werden, dass von den insgesamt 300 Befragten, 7 % mit der Bahn (21 Personen) und 5 % (15 Personen) mit dem Bus anreisen.</p> <p>Weiterhin ist dargestellt, wo die insgesamt 300 Befragten in Schleswig-Holstein Urlaub machen. An der Nordsee verbringen insgesamt 111 der Befragten ihren Urlaub. Von diesen 111 Personen reisen 14 % (15 Personen) mit der Bahn und 2 % (2 Personen) mit dem Bus an.</p> <p>An die Ostsee reisen 2 % der insgesamt 141 der befragten Urlauber mit der Bahn an - also 3 Personen. Aus unserer Sicht liegt dieser Unterschied insbesondere darin begründet, dass Sylt als wichtiges Urlaubsziel ohnehin nur per Bahn erreichbar ist, und die Angebotsdichte der Bahnen an der Westküste höher ist als nach Fehmarn.</p> <p>Aussagen zur Qualität der Barrierefreiheit im Nahverkehr lassen sich aus dieser Abbildung nicht ableiten.</p> <p>Die Abbildung wird zur besseren Verständlichkeit überarbeitet.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Kreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV zuständig sind. Die Grundlagen für die Barrierefreiheit im Bus-ÖPNV sind von dort aus zu regeln und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen. Für den Umfang des barrierefreien Ausbaus im Bus-ÖPNV gelten die Vorgaben gemäß § 8 (3) und § 62 (2) PBefG. Laut § 8 (3) können über den Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen von der Frist genannt werden. Diese sind von den kommunalen Aufgabenträgern zu begründen. Somit liegt es im Verantwortungsbereich der Kreise und kreisfreien Städte, ob sie das im Gesetz genannte Ziel erreichen können, oder (z. B. aus wirtschaftlichen Gründen) erst zu einem späteren Zeitpunkt.</p> <p>Die detaillierte Darstellung des Ausbaus des barrierefreien ÖPNV ist Aufgabe der regionalen Nahverkehrspläne und würde den Rahmen des LNVPs</p>

<p>unterschiedlich. Dies sollte im LNVP deutlich werden – gleichzeitig müssen die Gründe für die unterschiedliche Versorgung der Bevölkerung in den Regionen benannt werden. Dabei muß auch der Niederflrbus im Schulbusverkehr beachtet werden. Inklusive Schule kann nur stattfinden, wenn auch der inklusive Schulweg gesichert wird! Die Landesregierung hat sich zur inklusiven Schule bekannt.</p> <p>Bei der Anschaffung von Neufahrzeugen die Anforderungen an die Barrierefreiheit an einen Finanzierungsvorbehalt zu koppeln ist unwirtschaftlich, da die Fahrzeuge ab 2022 nicht mehr eingesetzt werden dürfen. Die Einstellung der LVS zu einer erhofften Öffnungsklausel erscheint bedenklich und lässt erneut vermuten, dass die UN-BRK noch nicht verinnerlicht wurde.</p> <p>Die bisher durchgeführten Stationsmaßnahmen haben die Barrierefreiheit im SPNV weiter ausgebaut. Bedauerlich ist aber, dass die Fahrgastinformationen (DAS) nicht barrierefrei sind. Bereits bei einem Test in der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe der DB wurde deutlich, dass der Schriftdurchlauf für Sehbehinderte zu schnell ist, die Schrift zu klein usw. Leider erfolgte der Test erst nach dem Kauf durch die DB. Aus der Sicht sehbehinderter Menschen war das eine unnütze Geldausgabe!</p> <p>Die weitere Planung von Stationsmaßnahmen zum Ausbau der Barrierefreiheit ist zu begrüßen. Wünschenswert im Sinne aller Fahrgäste wäre es, wenn bei umfangreichen Maßnahmen die Planung auch besonders intensiv verlaufen würde und damit die Belastungen für die Fahrgäste reduziert würden. (Beispiele: Aufzüge und Treppen in Heide, kein Strom am Bahnhof für fertiggestellte Aufzüge in Itzehoe usw.)</p>	<p>sprengen.</p> <p>Die Formulierung zum Anteil der Niederflrbusse wird wie folgt geändert: "Im Schülerverkehr im ländlichen Raum sind vielerorts hochflurige Fahrzeuge im Einsatz."</p> <p>Der Satz zu den Neufahrzeugen kann falsch verstanden werden und wird geändert in: "Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel werden barrierefreie Neufahrzeuge angeschafft."</p> <p>Wir teilen Ihre Ansicht, dass die Digitalen Schriftenanzeiger (DSA) zu wenigen Anforderungen genügen und gerade für sehbehinderte Fahrgäste nicht geeignet sind. Darüber haben auch wir die DB Station&Service AG in verschiedenen Zusammenhängen informiert.</p> <p>Ihre Anmerkungen zur Länge der Bauarbeiten nehmen wir zur Kenntnis. Es ist auch in unserem Interesse, dass die Bauzeiten möglichst kurz bleiben und tauschen uns über den Projektverlauf regelmäßig mit der DB Station&Service AG, die in den meisten Projekten der Bauherr ist, aus.</p>
---	---

	<p>Mit freundl. Gruß</p> <p>Heike Witsch, Leiterin BSK-Landesvertretung Schleswig-Holstein und</p> <p>BSK-Expertin ÖPNV</p>	
--	---	--

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Landesverband SH

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
74	<p>siehe Anhang</p> <p>----</p> <p>Stellungnahme des ADFC zum Entwurf des LNVP 2013 - 2017</p> <p>Sehr geehrter Herr Wewers,</p> <p>sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,</p> <p>nach der Durchsicht des Entwurfes zu dem LNVP 2013-2017 kommt der ADFC Schleswig-Holstein zu dem Ergebnis, dass die Potentiale der Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad nicht in ausreichendem Maße enthalten sind. Gemäß dem Gesetz zum ÖPNV hat der LNVP Aussagen verkehrspolitischer Ziele des Landes zu enthalten. Das Fahrrad ist in ihm nur in Randbereichen enthalten, und wenn, dann fast ausschließlich im Zubringerverkehr von und zum Bahnhof. Aussagen zur Fahrradmitnahme fehlen fast komplett und sind noch zu ergänzen.</p> <p>Die positiven Ansätze aus dem verkehrspolitischen Beirat (Sitzung vom 12.08.2013), wo das Fahrrad ein Hauptthema war, sind ebenfalls noch nicht im LNVP enthalten.</p> <p>Folgende Aufgaben zur Fahrradmitnahme wurden im VP-Beirat thematisiert:</p> <p>- Information verbessern - zusammen mit dem ADFC Schleswig-Holstein.</p>	<p>Der LNVP ist definitionsgemäß primär ein Plan für den SPNV. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kann deshalb nur am Rande thematisiert werden. Gleichwohl ist es Land und LVS wichtig, gerade auch der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr künftig eine noch größere Bedeutung beizumessen. Auch deshalb beteiligt sich die LVS für den Nahverkehr seit dem Jahr 2013 an der Radkoordinierungsstelle bei der tash. Aufgabenschwerpunkte sind hier bei die Themen "B+R", "Information" und "Fahrradmitnahme". Ziel ist es, hier in Abstimmung mit den anderen Beteiligten wie Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, HVV, Kommunen Lösungen zu finden, um das Gesamtangebot ÖPNV/Fahrrad zu verbessern. Dabei ist die Finanzierbarkeit der Maßnahmen ebenso zu berücksichtigen wie die technische Machbarkeit und die Konkurrenz zu anderen Maßnahmen.</p> <p>Erste Ergebnisse der Arbeit der Radkoordinierungsstelle werden für das Jahr 2014 erwartet. Wir werden dann auch im erwähnten verkehrspolitischen Beirat der LVS erneut über dieses Thema berichten.</p> <p>Bei der Schaffung von Transportkapazitäten für Fahrräder ist stets abzuwägen zwischen den Transportbedürfnissen der Radfahrer und den Transportbedürfnissen anderer Reisender. So ist das Vorhalten von Fahrradkapazitäten auf Kosten von Sitzplätzen problematisch. In diesem Zusammenhang würden wir gerne mehr über die Faltradinitiative erfahren.</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt, dass die Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber dem Auto in der Relation Kiel-Bad Segeberg-Bad Oldesloe-Bargtheide-Ahrensburg ungünstig ist. Ob ein RE Kiel-Bargtheide/Ahrensburg möglich und sinnvoll wäre, ist noch abzuklären und wird bei der Konkretisierung eines fortentwickelten Angebotskonzeptes für die Relation Hamburg-Bad Oldesloe-Neumünster (Kiel) geprüft.</p>

- Regeln transparenter machen.
- Kapazitäten erhöhen.
- Alternativen für Radfahrer ausbauen.

Das Fazit des VP-Beirat: "Es besteht Handlungsbedarf." Leider findet sich nach aktuellem Stand des LNVP 2013-2017 keiner der Punkte aus der VP-Beirat- Sitzung vom 12.08.2013 ausreichend berücksichtigt, die Anregungen sind aus Sicht des ADFC-SH vollumfänglich in den LNVP einzuarbeiten.

Diese Reduzierung wird dann weiter auf die Erwähnung von Elektrofahrrädern in "02 Band - Plus 50 Prozent - Punkt 5.0 Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte" beschränkt.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, das Baden-Württemberg in diesem Punkt bereits einen Schritt weiter ist. Das Projekt "Netz-E-2-R" befasst sich bereits heute mit der Anbindung von Wohnort und Bahnhof durch Pedelecs. Hierfür sollen im Zuge dieses Projektes 15 Stationen aufgebaut werden, an denen sich der Pendler ein Pedelecs ausleihen kann.

Die angestrebte Kombination der Verkehrsmittel kann aus Sicht der Radfahrer allein so nicht attraktiv abgebildet werden. Nach der Vorlage des LNVP 2013-2017 wird das Fahrrad zu einem reinen Zubringerfahrzeug zu den Bahnhöfen herabgesetzt. Dies ist jedoch nur ein Teilaspekt und entspricht nicht dem Potential des Fahrrades. Diese Sicht ist praxisfern und für eine Kopplung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu kurz gedacht

Für die Zukunftsplanung bis 2017 wird allein auf den Ausbau von Abstellanlagen an Bahnhöfen abgezielt. Dies geht an der, in Schleswig-Holstein vorgegeben, ländlichen Struktur vorbei. Bahnhöfe und Haltestellen liegen nicht selten abseits, ohne geeignete Anbindung an z.B. den Bus oder andere

Transportmittel So werden für eine durchgängige Start-zu-Ziel Verbindung nicht selten zwei Fahrräder benötigt. Ein Pendler muss hier dann ein Rad, auch über das Wochenende, an einem möglicherweise wenig belebten Ort stehen lassen. Ungeschützt vor Wiedereinflüssen und fremden Zugriff.

Die Abstellanlagen für Fahrräder befinden sich in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden. Diese haben bekannter weise wenig Mittel für den Unterhalt und entsprechend wenig Motivation sich hier zu engagieren. Bahnhöfe werden aktuell an private Investoren veräußert, was die Situation für den Radverkehr nicht verbessert. Als aktuelles Beispiel ist hierzu der Bahnhof in Preetz zu nennen. Hier hat ein privater Investor die Radfahrer von der Abstellanlage abgeschnitten. (siehe Verweis

Viel besser ist es für den Radfahrer, sein Fahrrad im ÖPNV mit sich zu führen. Statt auf Abstellanlagen zu setzen, muss das hauptsächliche Bestreben in der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV liegen. Hiervon profitieren, neben den Alltagsradfahrern in Schleswig-Holstein auch die Fahrradtouristen, die Schleswig-Holstein besuchen. Entsprechend modular aufgebaute Fahrzeugkonzepte sind im Rahmen der Netzausschreibungen einzufordern und geben keine Möglichkeit mehr, auf fehlende Fahrgasteinnahmen durch wegfallende Sitzplätze zu verweisen.

Bei den Ausschreibungen der Netze muss sich eine Erhöhung der Mitnahmekapazitäten von Fahrrädern wieder finden. Insbesondere bieten einige LINT-Triebfahrzeuge in Schleswig-Holstein eine erheblich zu niedrige Kapazität in der Fahrradmitnahme, z.B. die Nordbahn auf der Strecke Bad Oldesloe — Neumünster — Heide. Reisenden mit Sehbehinderungen ist es z.B. oft nicht möglich eine Reise mit dem Tandem durchzuführen, da einzelne Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Tandemmitnahme ausschließen (z.B. Nordbahn). Eine Mitnahmemöglichkeit ist herzustellen, da sie praktisch auch durchführbar ist. Unterschätzt wird auch der große Vorteil durch die Mitnahme des Fahrrads auf ganz vielen Verbindungen

unabhängig von Umsteigekonflikten und Anschlussverlusten (z.B. von und auf den Bus) zu sein.

Weite Teile des Tarifgebietes des nah.sh Tarifes überschneiden sich mit dem Gebiet des HVV. Der HVV geht das Thema Fahrrad deutlich offensiver an. Ein Beispiel ist hier das ADFC-HW Faltrad. Es ist nicht verständlich, warum diese Aktivitäten nicht auf den nah.sh Tarif übertragen werden. Auch hierzu finden sich noch keine detaillierten Informationen im vorgelegten Entwurf des LNVP 2013-2017.

Seite 40: "Regionale Besonderheiten — Fahrradmitnahme erleichtern!"

Die Fahrradmitnahme ist im gesamten Landesgebiet zu erleichtern und nicht nur in Husum an der Nordseeküste!

Seite 44: "Klimaschutz durch Nahverkehr"

Angebotsausweitungen und Nachfragesteigerungen in den nachfrageschwachen Zeiten außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollten z.B. Angebote für die Fahrradmitnahme sein. Gerade in Ostholstein kann hierdurch auch eine gute Steigerung der Auslastung erzielt werden. Darüber hinaus sollten die guten Erfahrungen der kostenfreien Fahrradmitnahme aus den Jahren 1999 — 2005 einfließen.

Seite 87:

CO2-neutraler Tourismus muss besonders gefördert werden. Dieser ist hier jedoch nicht erwähnt. Eine kostenfreie Fahrradmitnahme würde ebenfalls dazu beitragen den komplexen Tarif zu vereinfachen und ermöglicht gerade vielen Touristen erst den Zugang zum ÖPNV-System, da die sich mit dem Tarif nicht auseinandersetzen möchten.

Seiten 50/133:

Die Fahrzeit aus den Landkreisen Stormarn und Segeberg in die Landeshauptstadt beträgt mehr als das doppelte der Pkw-Reisezeit. Dies kann durch Einrichtung einer RE-Linie von Kiel über Neumünster, Bad Segeberg, Bad Oldesloe nach Bargteheide/Ahrensburg erheblich verbessert werden. In Kombination mit einem Anschluss an die S-Bahn kann diese RE-Linie erhebliches Fahrgastpotential zum Wechsel auf den ÖPNV bewegen. Ebenfalls wird durch diese Maßnahme der Hamburger Hauptbahnhof nicht mit zusätzlichen Gleisbelegungen belastet. Vor diesem Hintergrund ist diese Maßnahme einer Taktverdichtung auf der Strecke Neumünster — Bad Oldesloe vorzuziehen, die bei Verlängerung der S4 auch mit erheblich höheren Investitionskosten einer Elektrifizierung verbunden ist.

Seiten 139:

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich erheblich zu erleichtern. Die Ausführungen zum E-Bike sind zu stark darauf ausgerichtet, das Fahrrad im Vor- und Nachlauf einzusetzen. Hier fehlt komplett die vorrangig zu fördernde Fahrradmitnahme im Zug, die erheblich höheres Potential bietet als die Abstellung eines E-Bikes am Bahnhof. Der Zeithorizont, bis E-Bikes flächendeckend am Bahnhof adäquat abgestellt werden können, beträgt schon aufgrund der infrastrukturellen Herausforderungen an den Stationen einen nicht zu überschauenden Zeitraum. Bei Lösungen an den Stationen wird es sich in Schleswig-Holstein auf absehbare Zeit nur um Insellösungen an wenigen Bahnhöfen handeln können. Vor diesem Hintergrund muss die Fahrradmitnahme in den Zügen mit einer deutlich höheren Priorität verfolgt werden.

Verweise:

- Netz-E-2-R Info,

siehe Internetlink: <http://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/projekte-2/vernetzung-elektro-2-rad-mobilitat-in-der-region-netz-e-24->

- Pressemeldung KN zur Fahrradstand Preetz am 28.10.2013

siehe Internetlink: <http://www.kn-online.de/Lokales/Ploen/Pendler-in-Not-20-0-Radler-ausgesperrt->

- Flyer ADFC-HW-Faltrad

Siehe
Internetlink <http://www.hvv.de/wissenswertes/fahradfahrer/faltrad/>

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. - stellv.
Vorsitzender -

Reiner Hinsch

Schienenflieger KG, Holger Busche

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
75	<p>siehe Anhang</p> <p>----</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des LNVP 2013-2017</p> <p>Hannover, den 17.11.2013</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der unter http://www.nah.shiassets/LVS/Beridite/LNVP_2013_2017 Entwurf Beteiligimg.pdf erhältliche Entwurf des LNVP 2013 - 2017 entspricht weitgehend unserer Erwartung.</p> <p>Zu Seite 135 müssen wir jedoch explizit Stellung nehmen. Dort heißt es wörtlich:</p> <p><i>"Die bereits seit einigen Jahren in der Öffentlichkeit diskutierte Schnellverbindung Kiel — Hamburg Flughafen ("Schienenflieger") wird nicht in den LNVP aufgenommen. Mehrere Untersuchungen dazu haben gezeigt, dass ein derartiges Projekt, das umfangreiche Neubauabschnitte bzw. Umtrassierungen bestehender Strecke erfordern würde, nicht wirtschaftlich wäre."</i></p> <p>Die Schienenflieger KG treibt seit 2004 die Diskussion der Regionalschnellverbindung Dänemark Schleswig-Holstein - Hamburg - Niedersachsen entlang der Zentralachse Neumünster - Kaltenkirchen Norderstedt und dem</p>	<p>Die Formulierung wird korrigiert.</p>

Flughafen Hamburg sowie zentraler Knotenpunkte innerhalb der Hansestadt voran. Ihre Reduzierung auf eine Anbindung Kiels an den Flughafen ist daher bei weitem nicht sachgerecht. Wir fordern Sie auf, den als Wortmarke geschützten "*Schienerflieger*" aus diesem Absatz zu streichen.

Im darauf folgenden Absatz heißt es wiederum wörtlich:

"Das dänische Projekt einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Arhus — Flensburg — Kiel — Hamburg wurde ebenfalls nicht betrachtet. Bei diesem Projekt, das zwischen Neumunster und Hamburg teilweise deckungsgleich mit einigen Ideen des Schienerfliegers ist, handelt es sich um ein Fernverkehrsprojekt, weshalb eine Betrachtung im LNVP unterbleibt."

Gegen diese Formulierung erheben wir keine Einwände. Wir stimmen ihr in dieser Form sogar explizit zu. Es ist uns bewusst, dass die Bedeutung des *Schienerflieger* die Kapazität eines LNVP weitaus übersteigt.

Vielen Dank im voraus.

Mit freundlichen Grüßen,

Holger Busche

Kreis Steinburg, Zweckverband ÖPNV Steinburg

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
261	<p>1. Durchgängige Zweigleisigkeit auf der Westküstenstrecke Bei nur einem Gleis besteht bei Zugausfällen/Blockaden keine Ausweichmöglichkeit. Auch zur Beseitigung der vielen betrieblichen Störungen (Unpünktlichkeit und Anschluss-Sicherung), Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Ausweitung der notdringend notwendigen Kapazitäten mit Taktverdichtung, ist eine durchgängige Zweigleisigkeit auf der Bahnlinie zwischen Hamburg und Westerland weiterhin von höchster Priorität.</p> <p>2. Erweiterung der Elektrifizierung auf der Hauptstrecke Hamburg-Westerland Neben den Vorteilen eines möglichen Einsatzes von elektronisch betriebenen Zugmaterials würde die Elektrifizierung zudem einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.</p> <p>3. Eine weiterer Grundvoraussetzung für einen nach den heutigen Maßstäben zumindest normalen Zugverkehr auf der Westküstenstrecke ist die Modernisierung der veralteten Signal- und Sicherungstechnik, die mit dem zweigleisigen Ausbau einhergehen muss. Eine Geschwindigkeitssteigerung wäre dadurch möglich.</p> <p>4. Ausräumung der Langsamfahrstellen im Bereich der Westküsten-Strecke. Einzügiger Bahnverkehr auf der Gesamtstrecke würde neue Möglichkeiten für Veränderungen des Fahrplanangebotes eröffnen.</p> <p>5. Eingravierender Engpass besteht auf dem</p>	<p>Die durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke Hamburg - Westerland und die Elektrifizierung zwischen Itzehoe und Westerland wurden vom Land Schleswig-Holstein für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angemeldet. Diese Maßnahmen haben eine hohe Priorität, können aber nicht oder nur sehr eingeschränkt finanziell durch das Land unterstützt werden.</p> <p>Durch die Inbetriebnahme des ESTW Heide konnte ein weiterer Streckenabschnitt der Marschbahn auf eine moderne Sicherungstechnik umgestellt werden. 175 km von ca. 240 km Strecke sind damit bereits mit moderner Sicherungstechnik ausgestattet. Durch die Einführung von Gleiswechselbetrieb (GWB) ist nun ein deutlich vereinfachter Betriebsablauf bei Störungen oder Bauarbeiten möglich. Geschwindigkeitserhöhungen waren damit nicht verbunden. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass höhere Geschwindigkeit Verstärkungen im Unterbau erfordern würden und dies bei den Projekten der Sicherungstechnik nicht vorgesehen war. Die LVS war allerdings in die Erarbeitung der Aufgabenstellung für das ESTW Heide auch nicht einbezogen.</p> <p>Bezüglich der Langsamfahrstellen stellt sich die Situation mittlerweile deutlich besser dar, als noch vor einigen Jahren. Grundsätzlich werden Langsamfahrstellen nie vollständig zu vermeiden sein und die Marschbahn ist hier aufgrund der Untergrundsituation eher überdurchschnittlich anfällig.</p> <p>Der Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn wurde ebenfalls vom Land für den BVWP angemeldet und stellt für einen zuverlässigen Betrieb in diesem Abschnitt eine Grundvoraussetzung dar.</p>

	Bahnstreckenabschnitt zwischen Elmshorn und Pinneberg. Hier stellt sich der Bau eines dritten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg/Krupunder als dringende Notwendigkeit dar.	
262	6. Die IC-Fernverkehrsverbindungen (mit Halt in Itzehoe) über Hamburg hinaus sind auszubauen. Durchgängige Zugverbindungen sind ein wichtiges Marketinginstrument und -argument. Die Anreise ohne Umstieg ist für Fahrgäste von großer Bedeutung (garantiertes Reiseziel und erhebliche Erleichterung der Gepäckbeförderung).	Der LNVP trifft in erster Linie Aussagen über die Gestaltung des Nahverkehrs. Der Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich nach rein kommerziellen Erwägungen durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der DB erbracht.
263	7. Die Barrierefreiheit im schleswig-holsteinischen Schienennetz ist bei allen Bahnhöfen im Kreis Steinburg zu verbessern, soweit noch nicht durchgeführt.	Im Kreis Steinburg wird es mit der Betriebsaufnahme Netz Mitte und den Einsatz von neuen Niederflurfahrzeugen auf den Regionalbahnverbindungen (anstatt der heutigen hochflurigen Altfahrzeuge) deutliche Verbesserungen in der Barrierefreiheit geben. Zum Beispiel ist ab dann der barrierefreie Zugang zu den Zügen an den Stationen in Krempe, Kremperheide, Wilster, Herzhorn und Horst möglich.
264	Ergänzende Anmerkungen/Änderungswunsch: Im Entwurf auf Seite 71, mittlerer Block, steht als letztes Wort "Hohenwestedt". Hier ist sicherlich "Hohenlockstedt" gemeint. Bitte in "Hohenlockstedt" ändern. Weiterhin wird darum gebeten, dass die in den anliegenden Stellungnahmen der Stadt Kellinghusen, des SPD Ortsvereins Kellinghusen sowie der Gemeinde Ecklak beschriebenen Ziele und Maßnahmen im 4.LNVP berücksichtigt werden.	Der Hinweis ist richtig, die Änderung wird vorgenommen. Die genannten Stellungnahmen werden gesondert geprüft.
80	Stadt Kellinghusen- Postfach 12 53 .25543 Kellinghusen E-Mail: peter.hoelck@amt-kellinghusen.de Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplan 2013 —	Die positive Haltung der Stadt Kellinghusen zum Reaktivierungsprojekt wird zur Kenntnis genommen. Über die Reaktivierung soll im Zuge der Verabschiedung des LNVP entschieden werden.

2017; hier: Beteiligungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie hat die LVS Schleswig-Holstein den Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) vorgelegt. In diesem Entwurf ist u.a. auch eine Prüfung für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen — Wrist für das Netz Mitte/Ost vorgesehen.

Zu der mit einem Prüfstatus versehenen Reaktivierung der Bahnstrecke möchte die Stadt Kellinghusen es nicht versäumen, auch aus ihrer Sicht Stellung zu nehmen, da es sehr gewichtige Gründe gibt, die für eine Reaktivierung der Bahnstrecke sprechen. Diese Gründe können kurz zusammengefasst wie folgt dargestellt werden:

Aufgrund des demographischen Wandels sollte eine Reaktivierung der Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen forciert werden. Eine Zurückstellung der Entscheidung oder gar eine negative Entscheidung wäre zu kurzfristig gedacht und würde dem Anspruch an den demographischen Wandel nicht gerecht werden.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke und die Schaffung eines Bahnhofes in Kellinghusen ist ein positiver Standortfaktor, der nicht nur die Belebung der Innenstadt zur Folge haben würde, sondern die Stadt Kellinghusen insgesamt attraktiver machen würde.

In Kellinghusen wurde zum Schuljahresbeginn 2013/2014 eine gymnasiale Oberstufe an der Gemeinschaftsschule eingerichtet. Durch eine mögliche Bahnanbindung wird nicht nur hierfür, sondern für den gesamten Schulstandort mit den in der Trägerschaft des Schulverbandes

<p>stehenden Schulen eine Stärkung erreicht.</p> <p>- Die Stadt Kellinghusen als Unterzentrum würde durch eine Bahnanbindung nicht nur eine Stärkung der Wirtschaft, sondern auch des Tourismus und der Arbeitswelt, wie z. B. im Rahmen der Konversion des Kasernengeländes, erfahren.</p> <p>Durch eine Bahnanbindung Kellinghusens würde eine Steigerung des Wohnwertes in der Stadt Kellinghusen und dem Umland eintreten. (Bezahlbarer) Wohnraum wird dann sicherlich auch für Einwohner Hamburgs oder aus dem Hamburger Umland interessant. Hieraus ergibt sich für das Land Schleswig-Holstein ein nicht zu unterschätzender Mehrwert.</p> <p>Eine Bahnanbindung Kellinghusens wäre nicht nur für die derzeitigen Pendler interessant, sondern würde auch zusätzliche Nutzer zu einem Umstieg von der Straße auf die Bahn ermuntern. Insbesondere dürfte es sich dabei um derzeitige Kfz-Nutzer aus Kellinghusen und dem Umland handeln (<i>Anmerkung: Die Sperrung der Bahnstrecke von Neumünster — Wrist - Hamburg nach dem Orkan "Christian" hat letztendlich auch gezeigt, dass die vorhandenen Autobahnen dem Kfz-Ansturm nicht gewachsen waren</i>).</p> <p>Eine mögliche Bahnanbindung von Kellinghusen wird nicht nur für die Stadt</p> <p>Kellinghusen positive Auswirkungen nach sich ziehen, sondern die gesamte Region stärken.</p> <p>- Als uneingeschränkter Vorteil muss darüber hinaus nochmals hervorgehoben werden, dass die Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen nicht entwidmet ist und viele innerstädtische Parkmöglichkeiten geschaffen wurden und zur</p>	
--	--

	<p>Verfügung stehen.</p> <p>Abschließend möchte ich auch noch einmal darauf hinweisen, dass durch die Aktivitäten der LVS Schleswig-Holstein u. a. in Gesprächen und auch in Einwohnerversammlungen Erwartungen geweckt wurden, nach denen davon ausgegangen werden konnte, dass die Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen auch tatsächlich reaktiviert wird.</p> <p>Für weitergehende Informationen und/oder ein persönliches Gespräch stehen die Vertreter der Stadt Kellinghusen und des Amtes Kellinghusen jederzeit gern zur Verfügung.</p> <p>Ich hoffe, dass die Stellungnahme der Stadt Kellinghusen Berücksichtigung finden wird und verbleibe</p> <p>mit freundlichen Grüßen</p> <p>Axel Hetsch Bürgermeister</p>	
<p>98</p>	<p>Stellungnahme von Herrn Heino Evers, Bürgermeister der Gemeinde Ecklak</p> <p>(Anmerkung: Gemeint ist die auf Seite <u>132</u> - nicht Seite 112 - aufgeführte Option)</p> <p>Von: Evers-Seedorf@t-online.de</p> <p>Gesendet: Mittwoch, 23. Oktober 2013 22:31</p> <p>An: Scholz</p>	<p>Aus Sicht der LVS wäre eine Reaktivierung der Strecke Wilster-Brunsbüttel für den SPNV nur sinnvoll, wenn durchgehende Verbindungen nach Itzehoe bzw. Hamburg angeboten werden könnten. Dies wäre beim dargestellten Konzept eines Flügelzugkonzeptes mit der S4 West Heide/Brunsbüttel der Fall. Eine große Herausforderung stellt die Erschließung der Stadt Brunsbüttel dar.</p>

	<p>Cc: Heiko Wiese</p> <p>Betreff: Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan</p> <p>Wichtigkeit: Hoch</p> <p>Moin Herr Scholz,</p> <p>ich möchte die auf Seite 112 aufgeführte Option der Reaktivierung der Bahnstrecke Brunsbüttel - Wilster - Itzehoe im 60-Minuten-Takt zusätzlich zu den 7 bereits erarbeiteten Punkten mit aufgenommen haben.</p> <p>Das würde aus meiner Sicht eine deutliche Qualitätsverbesserung für einen großen Teil der Wilstermarsch aber auch unseres Kreises bedeuten.</p> <p>Schöne Grüße aus Ecklak</p> <p>Heino Evers</p>	
100	<p>Rathaus der Stadt Kellinghusen</p> <p>Am Markt 9</p> <p>25548 Kellinghusen</p> <p>Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplan 2013 — 2017; hier: Beteiligungsverfahren</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie hat die LVS Schleswig-Holstein den Entwurf des 4. landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) vorgelegt. In diesem Entwurf ist u.a. auch eine Prüfung für</p>	<p>Die positive Haltung der Stadt Kellinghusen zum Reaktivierungsprojekt wird zur Kenntnis genommen. Über die Reaktivierung soll im Zuge der Verabschiedung des LNVP entschieden werden.</p>

eine Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen — Wrist für das Netz Mitte/Ost vorgesehen.

Zu der mit einem Prüfstatus versehenen Reaktivierung der Bahnstrecke möchte die Stadt Kellinghusen es nicht versäumen, auch aus ihrer Sicht Stellung zu nehmen, da es sehr gewichtige Gründe gibt, die für eine Reaktivierung der Bahnstrecke sprechen. Diese Gründe können kurz zusammengefasst wie folgt dargestellt werden:

- Aufgrund des demographischen Wandels sollte eine Reaktivierung der Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen forciert werden. Eine Zurückstellung der Entscheidung oder gar eine negative Entscheidung wäre zu kurzfristig gedacht und würde dem Anspruch an den demographischen Wandel nicht gerecht werden.

- Die Reaktivierung der Bahnstrecke und die Schaffung eines Bahnhofes in Kellinghusen ist ein positiver Standortfaktor, der nicht nur die Belebung der Innenstadt zur Folge haben würde, sondern die Stadt Kellinghusen insgesamt attraktiver machen würde.

- In Kellinghusen wurde zum Schuljahresbeginn 2013/2014 eine gymnasiale Oberstufe an der Gemeinschaftsschule eingerichtet. Durch eine mögliche Bahnanbindung wird nicht nur hierfür, sondern für den gesamten Schulstandort mit den in der Trägerschaft des Schulverbandes stehenden Schulen eine Stärkung erreicht.

- Die Stadt Kellinghusen als Unterzentrum würde durch eine Bahnanbindung nicht nur eine Stärkung der Wirtschaft, sondern auch des Tourismus und der Arbeitswelt, wie z. B. im Rahmen der Konversion des Kasernengeländes, erfahren.

<p>- Durch eine Bahnanbindung Kellinghusens würde eine Steigerung des Wohnwertes in der Stadt Kellinghusen und dem Umland eintreten. (Bezahlbarer) Wohnraum wird dann sicherlich auch für Einwohner Hamburgs oder aus dem Hamburger Umland interessant. Hieraus ergibt sich für das Land Schleswig-Holstein ein nicht zu unterschätzender Mehrwert.</p> <p>- Eine Bahnanbindung Kellinghusens wäre nicht nur für die derzeitigen Pendler interessant, sondern würde auch zusätzliche Nutzer zu einem Umstieg von der Straße auf die Bahn ermuntern. Insbesondere dürfte es sich dabei um derzeitige Kfz-Nutzer aus Kellinghusen und dem Umland handeln (<i>Anmerkung: Die Sperrung der Bahnstrecke von Neumünster — Wrist - Hamburg nach dem Orkan "Christian" hat letztendlich auch gezeigt, dass die vorhandenen Autobahnen dem Kfz-Ansturm nicht gewachsen waren</i>).</p> <p>- Eine mögliche Bahnanbindung von Kellinghusen wird nicht nur für die Stadt</p> <p>Kellinghusen positive Auswirkungen nach sich ziehen, sondern die gesamte Region stärken.</p> <p>- Als uneingeschränkter Vorteil muss darüber hinaus nochmals hervorgehoben werden, dass die Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen nicht entwidmet ist und viele innerstädtische Parkmöglichkeiten geschaffen wurden und zur Verfügung stehen.</p> <p>Abschließend möchte ich auch noch einmal darauf hinweisen, dass durch die Aktivitäten der LVS Schleswig-Holstein u. a. in Gesprächen und auch in Einwohnerversammlungen Erwartungen geweckt wurden, nach denen davon ausgegangen werden konnte, dass die Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen auch tatsächlich</p>	
--	--

	<p>reaktiviert wird.</p> <p>Für weitergehende Informationen und/oder ein persönliches Gespräch stehen die Vertreter der Stadt Kellinghusen und des Amtes Kellinghusen jederzeit gern zur Verfügung.</p> <p>Ich hoffe, dass die Stellungnahme der Stadt Kellinghusen Berücksichtigung finden wird und verbleibe</p> <p>mit freundlichen Grüßen</p> <p>Axel Pietsch</p> <p>Bürgermeister</p>	
<p>101</p>	<p>Sozialdemokratische Partei Deutschlands Ortsverein Kellinghusen</p> <p>Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen — Wrist; Stellungnahme zum landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP)</p> <p>Sehr geehrter Herr Vorstandsvorsteher, lieber Rainer,</p> <p>bei der Stellungnahme des ÖPNV-Zweckverbandes Steinburg zum Entwurf des LNVP bitten wir um Berücksichtigung der nachfolgenden Anmerkungen der Kellinghusener SPD zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen-Wrist.</p> <p>Mitte letzten Jahres erfuhren die Kellinghusener Bürgerinnen und Bürger, dass es durch die Neuausschreibung der Bahnstrecke Wrist-Hamburg durch die LVS zu Einsparungen kommt, die eine Reaktivierung</p>	<p>Die positiven Stellungnahmen aus Kellinghusen zum Reaktivierungsprojekt werden zur Kenntnis genommen. Über die Reaktivierung soll im Zuge der Verabschiedung des LNVP entschieden werden.</p>

<p>der Teilstrecke Kellinghusen-Wrist ermöglichen könnten.</p> <p>Grundsätzlich ist aus sozialdemokratischer Sicht in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein die Reaktivierung jeder Bahnverbindung zu begrüßen. Sie wirkt dem lange Zeit praktizierten Stilllegen von Strecken und dem Rückzug der Bahn aus der Fläche entgegen.</p> <p>Darüber hinaus sind wir in Kellinghusen in der Situation, dass wir angesichts sinkender Einwohnerzahlen (auch vor dem Hintergrund der Schließung des Bundeswehr-Standorts in 2009) und damit verbunden steigender Kosten (z.B. Wasser/Abwasser, weniger Steueraufkommen) dringend etwas für die Steigerung der Attraktivität unserer Stadt tun müssen. Ein erster Schritt ist nun mit dem Abitur an unserer Gemeinschaftsschule, für das wir jahrzehntelang gekämpft haben und das jetzt durch den Regierungswechsel möglich wurde, getan.</p> <p>Ein Bahnanschluss an die Metropole Hamburg wäre ein weiterer Schritt in die richtige Richtung — ständig steigende Mietkosten und Wohnungsnot in der Großstadt sorgen für ein Ausweichen in die Randgebiete, Kellinghusen ist diesbezüglich derzeit jedoch aufgrund der fehlenden Bahnanbindung kaum wettbewerbsfähig.</p> <p>Als weitere positive Aspekte des Bahnprojekts sind zu benennen:</p> <p>Für die Touristen aus dem Hamburger Raum würde sich das Tor zum Naturpark Aukrug (Kellinghusen) als Naherholungsziel anbieten. Tages- und Radtouristen könnten als Gäste den Wirtschaftsstandort weiter beleben.</p> <p>Auch der Investor des geplanten Krankenhauses auf dem Gebiet der ehemaligen Kaserne begrüßt den geplanten Bahnanschluss nach Hamburg.</p>	
--	--

<p>Angesichts des Ausbaus der A7 in den nächsten 12 Jahren und der daraus resultierenden permanenten Staus würde der Bahnanschluss eine Option zur Entlastung der Verkehrssituation bieten.</p> <p>In Kellinghusen würden ausreichende Stell-/Parkplätze in unmittelbarer Nähe des neuen Bahnhofes (ca. 160) zur Verfügung stehen, was zu einer Entlastung der angespannten Parksituation in der Nachbargemeinde führen würde.</p> <p>Alle hier in Kellinghusen vertretenen Parteien und Wählervereinigungen, sowie andere gesellschaftliche Gruppen einschließlich der lokalen Kaufmannschaft sprechen sich für den Bahnanschluss aus. Die große Zustimmung zu dieser Maßnahme macht die Wichtigkeit des Projekts für das Unterzentrum Kellinghusen deutlich.</p> <p>Es gibt allerdings auch eine Initiative, die mit allen Mitteln versucht, das Projekt zu verhindern. Als Gründe werden unter anderem die Lärmbelästigung und die Verschwendung von Steuergeldern" angeführt. Es ist jedoch anzumerken, dass es sich bei den Bahngegnern überwiegend um Anlieger der Bahntrasse handelt, so dass es weniger um das Gemeinwohl als um individuelle Interessen zu gehen scheint.</p> <p>Die Bahntrasse Kellinghusen-Wrist wurde als solche nie entwidmet. Jeder Anlieger weiß oder sollte wissen, dass es sich um eine Bahnstrecke handelt, die jederzeit wieder aktiviert werden könnte.</p> <p>Wir bitten dich, lieber Rainer, um deine ganz persönliche Unterstützung für unser Anliegen!</p>	
--	--

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
214	<p>Inhaltsverzeichnis 01 Band "Offensive Nahverkehr", 2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein Seite 2</p> <p>"Verkehrsverbund Schleswig-Holstein"</p> <p>Der Begriff "Verkehrsverbund" wird hier fälschlich verwendet. Richtig muss es heißen Aufgabenträgerverbund. Eine Erklärung dazu erfolgt unter Punkt 2.7.</p>	<p>Es wird auf die Antwort zur Frage ID 222 verwiesen.</p>
215	<p>1.1. Was wollen die Kunden? Überschrift: Touristische Potentiale des Nahverkehrs, ABB 24 Beispiel für zielgruppenspezifische Angebote</p> <p>Seite 40</p> <p>"Einführung eines Familien- bzw. Gruppentickets, das mehrere Tage gültig und unabhängig vom Alter der mitreisenden Kinder nutzbar ist."</p> <p>Da der SH-Tarif kein Zonen- oder Wabentarif, sondern ein streckengebundener Tarif ist, sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass ein solches Angebot weitgehend nur in Ballungszentren, wie z.B. Stadt Kiel oder Lübeck, sinnvoll erscheint. In regionalen Bereichen, wird die mehrfache Nutzung einer Fahrkarte über mehrere Tage eher nicht in Betracht kommen. In Ballungszentren ist das anders, weil die gelösten Gültigkeitsbereiche dort sehr viel flächiger sind und ein deutlich größeres Angebot bieten. Die Aussage ist insofern mit dem Hinweis auf sinnvolle Angebotsräume zu konkretisieren.</p> <p>Aufgrund des hohen Preisniveaus des SH-Tarifs müssten mehrtägige Gruppentickets zu einem entsprechenden Preis angeboten werden, um bestehende Fahrkartenangebote (insbes. Kleingruppenkarte, Wochenkarte) nicht zu unterlaufen. Dieser hohe Preis würde vrstl. als unattraktiv wahrgenommen. Eine Alternative wäre, gegen Vorlage einer Kurkarte/ Gästekarte einen Rabatt auf bestehende Tarifangebote zu gewähren.</p> <p>"Kombitickets (Eintritt und Nahverkehrsnutzung, evtl. mit kleinen Extras)"</p>	<p>Die Textstellen werden überarbeitet.</p>

	<p>Es sei darauf hingewiesen, dass bereits heute speziell auf Touristen ausgerichtete Kombitickets angeboten werden, die den Nahverkehr im Rahmen des SH-Tarifbes beinhalten. Siehe dazu z. B. http://www.regiomaris.de/ als Anbieter von touristischen Ausflugsprogrammen. Der Vorschlag ist insofern durch dem Hinweis auf Erweiterung oder zusätzlich Kombitickets zu konkretisieren.</p>	
216	<p>2.1 Ziele des vierten LNVP, 2.1.1 Schwerpunkte bisher – Schwerpunkte morgen, Absatz 4 Seite 51</p> <p>"Zentrale übergreifende Themen sind dabei die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0), Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, der Ausbau der Marke "nah.sh" sowie der Verkehrsverbund Schleswig-Holstein."</p> <p>Der Begriff "Verkehrsverbund" wird hier fälschlich verwendet. Richtig muss es heißen Aufgabenträgerverbund. Eine Erklärung dazu erfolgt unter Punkt 2.7.</p>	<p>Es wird auf die Antwort zu ID 222 verwiesen.</p>
217	<p>2.4 Qualität, 2.4.2 Die Nah.sh-Garantie, Absatz 3 Seite 83</p> <p>"Nächstes Ziel ist die Anwendung im gesamten SH-Tarifgebiet für Bahn und Bus."</p> <p>Es sei dazu angemerkt, dass für eine Anwendbarkeit der nah.sh-Garantie bei den Busverkehren im Vorwege bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden müssen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Ermittlung der Störung muss sichergestellt sein, 2. das dafür zur Abwicklung der Kundenansprüche benötigte Personal muss zusätzlich bereitgestellt werden, 3. eine zusätzliche Finanzierung seitens der Aufgabenträger/ des Landes muss sichergestellt sein, 4. es wäre zu überlegen, ob nicht eine Differenzierung für bestimmte Nutzergruppen und Verkehrsarten vorgenommen werden soll. 	<p>Zu den Punkten 1. bis 3.: Die konzeptionellen, personellen und finanziellen Voraussetzungen für eine Erweiterung der nah.sh-Garantie sind vorab sicher zu stellen.</p> <p>Zum Punkt 4.: Die nah.sh-Garantie ist in ihrer heutigen Form ein einfaches und nachvollziehbares Serviceangebot. Auf vermeidbare Differenzierungen sollte daher verzichtet werden.</p>
218	<p>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif Seite 85</p> <p>"Mit Ausnahme der Busbinnenverkehre in Schleswig-Flensburg und Flensburg sowie auf Sylt gilt der Schleswig-Holstein-Tarif seit 2012 flächendeckend in Schleswig-Holstein."</p>	<p>Die Anmerkungen werden bei der Überarbeitung berücksichtigt, veraltete bzw. fehlerhafte Darstellungen korrigiert.</p>

	<p>Auch auf den Inseln Amrum und Föhr gilt der SH-Tarif auch noch nicht. Die Aussage sollte dahingehend ergänzt werden.</p> <p>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, ABB 39 Umsatzentwicklung im SH-Tarif (in Millionen Euro) Seite 85</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Legende der Überschrift "<i>in Millionen Euro</i>" stimmt nicht mit der Achsenbeschriftung überein. Dort sind absolute Werte genannt. - Weiterhin sind verwendeten Zahlen offensichtlich nicht korrekt. Gemäß der LVS zur Verfügung gestellten Statistik beläuft sich der Gesamterlös SH-Tarif <p>2006 auf 110,29 Mio. € 2007 auf 115,54 Mio. € 2008 auf 123,84 Mio. € 2009 auf 136,43 Mio. € 2010 auf 141,14 Mio. € Wir bitten um Prüfung der Angaben.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bzgl. der verwendeten Daten fehlt der Quellennachweis "NSH". <p>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, 2.5.1 Bisherige Entwicklung, Überschrift: Vertriebsentwicklung, letzter Absatz</p> <p>Seite 86</p> <p><i>"Eine Projektgruppe aus LVS, Stadtverkehr Lübeck, Hansestadt Lübeck, Deutsche Bahn AG und NSH arbeitet an der Konzeption eines E-Ticketsystems für den Bereich Lübeck und die Bahnstrecke Hamburg – Lübeck. Die Idee ist, die Mehrfahrten- und die Abokarten in Lübeck mittelfristig durch ein elektronisches Bezahlssystem abzulösen. Die Umsetzung dieses Pilotprojektes ist abhängig von der Finanzierbarkeit."</i></p> <p>Die Aussage impliziert, dass die Projektgruppe an einer Umsetzung arbeitet. Dieses ist jedoch nicht der Fall. Die Projektgruppe hat das Thema E-Ticketing und insbesondere die Nutzungsmöglichkeiten von Chipkarten sehr intensiv untersucht. Näher fokussiert wurden dabei Funktionalitäten im Rahmen der VDV-Kernapplikation, sowie die kontaktlosen Nutzung der Verfahren Check-In und Check-Out. Ob eine Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt überhaupt erfolgt, ist nicht nur eine Frage der Finanzierung, sondern auch unter dem Gesichtspunkt anderer technischer Möglichkeiten zu betrachten. Der Hinweis auf mögliche Handy-Tickets ist im Kapitel 2.5.2. "Weiterentwicklung" aufgenommen. Die Aussage ist an dieser Stelle dahingehend zu konkretisieren.</p>	
219	2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, 2.5.1 Bisherige Entwicklung, Überschrift: Die Schnittstelle	Die Formulierung wird korrigiert.

<p>Schleswig-Holstein-Tarif und HVV-Tarif, Absatz 2</p> <p>Seite 87</p> <p>"Grundsätzlich können Fahrgäste im Schleswig-Holstein-Tarif U- und S-Bahnen, Busse und Hafenfähren im Großbereich Hamburg nutzen, wenn der Start- oder Zielort Hamburg lautet."</p> <p>Der Begriff "grundsätzlich" ist in diesem Zusammenhang irreführend, da er impliziert, dass es in Einzelfällen Ausnahmen geben kann. Dies ist jedoch nicht der Fall.</p>	
<p>"Eine weitere Ausweitung des HVV-Tarifgebietes nach Norden ist nicht sinnvoll. Die Grenze des Ring-zonenmodells ist mit der heutigen HVV-Größe erreicht. Eine weitere Ausweitung ließe die Neukonzeption des HVV-Tarifs erforderlich werden. Darüber hinaus müssten Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Die bereits realisierte Tarifdurchlässigkeit ist künftig besser zu kommunizieren und den Übergang zwischen beiden Tarifgebieten zu optimieren."</p> <p>An dieser Stelle sei ergänzt, dass sich für die Kunden des Nahverkehrs durch eine Ausweitung und die damit einhergehende notwendige Neukonzeption des HVV-Tarifs weder Angebotsverbesserungen noch preisliche Vorteile gegenüber der bestehenden Situation ergeben werden. Insofern hätte die Ausweitung des HVV wahrscheinlich lediglich einen kurzfristigen psychologischen Effekt. Zu unterstreichen ist die Aussage, dass stattdessen die heutigen Möglichkeiten für die Kunden zu optimieren und diesen besser zu vermitteln sind und dass statt der Finanzierung von tariflichen Ausgleichszahlungen besser Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn vorgenommen werden sollten.</p> <p>220</p> <p>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, 2.5.2 Weiterentwicklung, Überschrift: Tarifmaßnahmen Seite 87/88</p> <p>"Heute vorhandene regionale Sortimente werden in Preis und Tarifbestimmungen vereinheitlicht (zum Beispiel Seniorenkarte) oder gegebenenfalls ersatzlos gestrichen."</p> <p>Eine Vereinheitlichung beim Preis wird nicht als notwendig erachtet, weil es in allen Sortimenten preisliche Unterschiede gibt. Diese sind einerseits historisch bedingt, andererseits auch gewollt, weil die Preisbereitschaft aufgrund der regionalen Gegebenheiten, insbesondere aufgrund des vorhandenen Verkehrsangebotes, sehr unterschiedlich sein kann.</p> <p>Grundsätzlich muss es das Ziel sein, das Sortiment des SH-Tarifes überschaubarer und verständlicher zu gestalten. Die getroffene Aussage erscheint jedoch zu kategorisch. Eine Vereinheitlichung setzt nämlich auch eine Kundenakzeptanz und eine gesicherte Finanzierung voraus. Es sollte viel-</p>	<p>Die Formulierungen werden geprüft und z. T. angepasst.</p> <p>Zum Thema Busschule: Bei der Idee handelt es sich um ein Marketinginstrument, Schülern den ÖPNV zu erklären und nahe zu bringen.</p>

mehr darauf geachtet werden, dass neue anderenorts gewünschte Sortimente von angebotsgleicher Struktur keine neuen Facetten mit sich bringen.

"Die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket (der Deutschen Bahn AG) werden zu einem Ticket zusammengefasst."

Auch diese Ankündigung erscheint sehr kategorisch. Es wird zu bedenken gegeben, dass weder das Land, noch die Gemeinschaft der Verkehrsunternehmen im SH-Tarif die Deutschen Bahn AG zur Aufgabe ihrer Tarifhoheit über das Schleswig-Holstein-Ticket zwingen kann. Eine Integration wird außerdem eine Verschiebung der Erlösstruktur bei den Verkehrsunternehmen auslösen. Die Ausprägung dieses Effektes wird sich deutlich auf das Votum der Verkehrsunternehmen auswirken. Es sei denn, das Land gleicht diese Effekte mit einer entsprechenden Finanzierung aus.

Im Übrigen umfasste diese Maßnahme auch das Tarifangebot **Tageskarte**.

"Die Einführung neuer Sortimente wird kritisch geprüft und diese ausschließlich landesweit umgesetzt."

Wie bereits erwähnt, muss es das Ziel sein, den SH-Tarif überschaubar und verständlich zu gestalten. Es müssen jedoch auch weiterhin regionale Sortimente, zeitlich begrenzt oder auch unbegrenzt, zulässig sein, weil diese für bestimmte Zielgruppen oder Regionen nachfragerrelevant und damit wirtschaftlich sinnvoll sind. Selbstverständlich gilt dabei stets, dass auf eine Einheitlichkeit zu bereits bestehenden Sortimenten geachtet wird.

"Durch neue Anwendungsregeln werden die unterschiedlichen Preisniveaus für Bus- und Bahnverbindungen vereinheitlicht."

Dieses ist grundsätzlich sinnvoll, weil der SH-Tarif versucht die Botschaft "Eine Fahrkarte für Bus und Bahn" zu vermitteln. Das bestehende Fahrkarten dadurch deutlich teurer werden, wird beim

Kunden keine Akzeptanz finden und ist nicht im Sinne eines zu verbessernden Modal Splits. Dieses würde außerdem, wie auch eine deutliche Vergünstigung von Fahrkarten, entsprechende Ausgleichsforderungen auslösen. Eine Umsetzung erscheint deshalb nur unter den Voraussetzungen möglich, wenn eine Preisabsenkung vorgenommen wird und die Aufgabenträger deren Finanzierung gewährleisten. Aus tarifpolitischer Sicht sei darauf hingewiesen, dass es bei Parallelverkehr Bus/Bahn

auf langen Reiseweiten durchaus sinnvoll sein kann, die Busnutzung insbesondere in Anbetracht der deutlich längeren Fahrtzeit im Vergleich zur Bahn preislich zu begünstigen. Auf Bundesebene wurde eine entsprechende Differenzierung jüngst über die Einführung der Fernbusse eingeführt.

"Durch neue Anwendungsregeln [...] werden die Zahl der "Überwege" begrenzt."

Die Zahl der "Überwege" ist bereits heute auf drei Möglichkeiten begrenzt. In den meisten Fällen sind weniger als drei Wege zum Angebot notwendig. Es gibt jedoch auch Verbindungen, die über drei Wegemöglichkeiten hinaus befahren werden könnten. Vor diesem Hintergrund und im Sinne des Kunden werden, im Rahmen der Reformierung des Tarifsystems, mehr als drei Wege in Erwägung gezogen.

"Über eine direkte Ansprache von Personen zu besonderen Anlässen (zum Beispiel Volljährigkeit, Geburt des eigenen Kindes, Rentenbeginn, Neuansmeldungen) sollen diese über das Tarif- und Nahverkehrsangebot informiert werden. Mit dem Angebot, ein kostenfreies Schnupperangebot zu erhalten, sollen neue Kunden gewonnen und das Image des Nahverkehrs verbessert werden. Die Zusammenarbeit mit Bürger- und Ordnungsämtern ist notwendig."

Die Verbesserung der Kundenkommunikation über die Schnittstelle "Bürger – Verwaltung" kann nur begrüßt werden. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass diese nicht durch einen einmaligen Anstoß funktioniert, sondern einer ständigen Pflege bedarf. Entsprechende Erfahrungen wurden bereits in 2009 bei einem Feldversuch im Kreis Dithmarschen gewonnen. Die Aktion sah vor, dass alle Bürger, die neu in den Kreis Dithmarschen oder innerhalb des Kreises an einen anderen Wohnort ziehen, bei der Anmeldung auf dem Einwohnermeldeamt einen Gutschein für eine Wochennetzkarte bekamen. Bei Vorlage dieses Gutscheins und ihres amtlichen Lichtbildausweises bekamen die Neubürger bei den örtlichen Busunternehmen die Wochennetzkarte. Der Erfolg dieser Aktion war eher mäßig.

"Wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des SH-Tarifs ist eine transparente Darstellung der Erlöse durch die Verkehrsunternehmen und eine Überprüfung der bisherigen Praxis bei der Entscheidung über Tarifänderungen. Eine stärkere Einflussnahme der Aufgabenträger, die in der Vergangenheit wesentlich die Einführung des gemeinsamen Schleswig-Holstein-Tarifs und neue Tarifprodukte finanziert haben, wird angestrebt."

Ein grundlegendes Merkmal des SH-Tarifs ist, dass er wesentlich zur Finanzierung des Nahverkehrs beiträgt. Eine Absenkung des Tarifniveaus ist weder von den Verkehrsunternehmen noch von den Aufgabenträgern gewünscht. Ansonsten hätte bei Einführung des SH-Tarifs von Seiten der Aufga-

beiträger auf Regelungen zur sukzessiven Abschmelzung entstandener Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste verzichtet werden können. Die Forderung der Aufgabenträger nach Beendigung ihrer Tariffinanzierung direkten Einfluss auf den Tarif zu nehmen, lässt bei den Verkehrsunternehmen Erlösrückgänge befürchten, weil dieses eher mit einer gebremsten Dynamisierung des Tarifes einhergehen würde. Eine Attraktivitätssteigerung des SH-Tarifes durch Preisnachlässe zu erwirken, kann deshalb nur mit der Gewährung entsprechender Ausgleichsleistungen für die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die Weiterentwicklung des SH-Tarifes wurde bisher stets gemeinsam von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durchgeführt. Bisher ließ sich dabei nie feststellen, dass dieses aufgrund einer intransparenten Darstellung der Erlöse schwierig war oder sogar gescheitert ist. Die Aufgabenträger wurden und werden regelmäßig mit Erlösdaten versorgt. Einzig eine gesamthafte Lieferung relationsbezogener oder linienscharfer Daten wurde bisher verwehrt. Bezogen auf die Tarifentwicklung würden sich damit jedoch keine besseren Erkenntnisse gewinnen lassen.

2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, 2.5.2 Weiterentwicklung, Überschrift: Vertriebsmaßnahmen Seite 88

"Durch die technische Umstellung des Tarifsystems wird es möglich sein, durchgehende Fahrkarten auf die Nordseeinseln zu erhalten. Auch Kombitickets (Nahverkehr und Eintrittskarten) können dann verkauft werden."

Dieses ist zumindest eine der Bestrebungen. Technisch birgt das jedoch einige Herausforderungen und mögliche finanziellen Schwierigkeiten. Es hat deswegen nicht oberste Priorität. Insofern sollte an dieser Stelle ggf. formuliert werden: "Durch die technische Umstellung des Tarifsystems soll es möglich sein, durchgehende Fahrkarten auf...".

"Ein mobiles Ticket (APP) ist für den Schleswig-Holstein-Tarif anzubieten. Dies muss zusammen mit der mobilen Fahrplanauskunft erfolgen."

Dass ein neuer Vertriebsweg eingeführt werden sollte, der sich auf die Anwendung von mobilen Endgeräten stützt, wird befürwortet. Eine Verbindung zur mobilen Fahrplanauskunft wäre dabei sehr wünschenswert, ist jedoch nicht zwingend erforderlich.

"Durch Qualitätsprüfungen erfolgt eine objektive Bewertung von Verkaufsstellen anhand definierter Kriterien. Hierfür wird ein Bonus-Malus-System analog zur Prüfung der Vertragsqualität in den Zügen erarbeitet. Werkzeug hierfür sind das Mystery Shopping und

	<p>offene Prüfungen. Das für das Controlling nötige Personal ist bereitzustellen."</p> <p>An dieser Stelle müsste konkretisiert werden, von wem das zur Kontrolle notwendige Personal bereitzustellen ist. Allgemein stellt sich die Frage, inwiefern ein derartiger Kontrollmechanismus notwendig ist, zumal die Verkehrsunternehmen über das Instrument der Vertriebsprovision ein Eigeninteresse an einer guten Verkaufsqualität haben.</p> <p>2.5 Der Schleswig-Holstein-Tarif, 2.5.2 Weiterentwicklung, Überschrift: Kommunikationsmaßnahmen</p> <p>Seite 88</p> <p>"Nahverkehr in der Schule: Projektbezogene Veranstaltungen mit Verkehrsunternehmen, Landesverkehrswacht, Bundespolizei und Unfallkasse Nord für Grundschüler (Klassenstufe 4) vermitteln jungen Menschen einen Einblick in den modernen Nahverkehr und sensibilisieren sie für Abläufe im Nahverkehr. Ein ähnliches Projekt führt der HVV mit insgesamt vier Mitarbeitern seit 1990 erfolgreich durch; entsprechendes Personal wäre auch in Schleswig-Holstein nötig."</p> <p>Dieses Projekt gab es in Schleswig-Holstein lange vor dem HVV. Es nennt sich Bus-Schule und wird insbesondere durch die Autokraft teilweise durch finanzielle Unterstützung der Kreise und Gemeinden, aber auch in eigener Regie durchgeführt.</p> <p>Allgemein sollten Maßnahmen der Tarifkommunikation in Abstimmung mit der NSH als tarifführender Stelle erfolgen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Inhalte jeglicher Tarifinformationen, soweit diese eigene Produkte darstellen (z.B. Tarifbroschüre) oder Bestandteil anderer Produkte sind</p> <p>(z.B. Tarifinformation im Fahrplanbuch). Hierzu zählt auch die Pflege der Tarifinhalte auf www.nah.sh. So lässt sich auf effiziente Weise gewährleisten, dass Tarifbestimmungen in den nah.sh-Medien stets sachlich korrekt kommuniziert werden.</p>	
221	<p>2.6 Kommunikation und Werbung, 2.6.2 Weiterentwicklung Seite 93</p> <p>"Ziel ist es, dass alle im künftigen Verkehrsverbund tätigen Verkehrsunternehmen sich am nah.sh-CD orientieren."</p> <p>Der Begriff "Verkehrsverbund" wird hier fälschlich verwendet. Richtig müsste es hier heißen "Tarif-</p>	Der Absatz wird geändert.

	verbund". Eine Erklärung dazu erfolgt unter Punkt 2.7.	
222	<p>2.7 Verkehrsverbund Schleswig-Holstein Seite 94/95</p> <p>Allgemein:</p> <p>Der Begriff "Verkehrsverbund" wird fälschlich verwendet. Ein Verkehrsverbund ist die engste Form der Kooperation im ÖPNV. Die in einem Verbund tätigen Verkehrsunternehmen geben hierbei ihre Tarifhoheit auf und der Verkehrsverbund schreibt die Tarife vor. Weiterhin übernimmt er die Koordination in der Abstimmung der Fahrpläne, übernimmt die Vertriebsaufgaben und die Marketingmaßnahmen. Als Beispiel dazu sei der HVV genannt. Dieses ist für Schleswig-Holstein definitiv nicht geplant! Erklärtes Ziel der Politik ist die Gründung eines Aufgabenträgerverbundes, in dem die Interessen der Aufgabenträger gebündelt werden sollen. -> Dazu wird auch widersprüchlich ausgeführt: "Die neue Verbundgesellschaft der Aufgabenträger ("nah.sh GmbH") vertritt die Interessen der Aufgabenträger bei übergeordneten Themen und auf Wunsch auch in Einzelfragen."</p> <p>Das Pendant auf der Seite der Verkehrsunternehmen ist die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, die von den Unternehmen bereits im Zuge der Einführung des SH-Tarifes gegründet worden ist um u. a. die Interessen der Verkehrsunternehmen zu vertreten.</p> <p>Gemeinsame Basis beider Institutionen ist zukünftig weiterhin vorrangig der SH-Tarif (als Tarifgemeinschaft), bei der die Tarifhoheit grundsätzlich bei den Verkehrsunternehmen liegt. Heutige Ansätze bezüglich gemeinsamer Layout- und Kommunikationsmaßnahmen deuten teilweise Strukturen einer Verkehrsgemeinschaft an. Ein Verkehrsverbund kann daraus jedoch nicht abgeleitet werden.</p> <p>"Die NSH GmbH vertritt die Interessen der Verkehrsunternehmen vor allem im Bereich der Tarifentwicklung und -abrechnung."</p> <p>Vor dem Hintergrund der Gründung des Aufgabenträgerverbundes soll gleichzeitig die Grundlage der gemeinsamen Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen überarbeitet und mit einem neuen Kooperationsvertrag fixiert werden. Im Vorwege dieser vertraglichen Überarbeitung haben sich Politik und Verkehrsunternehmen darüber ausgesprochen, dass die Zuständigkeiten auf beiden Seiten erhalten bleiben. Es kann deswegen an dieser Stelle nicht nur von einer Interessenvertretung der NSH gesprochen werden. Es muss deutlich zum Ausdruck gebracht werden, dass die Kompetenz und Zuständigkeit für den SH-Tarif, dessen Abrechnung und das Datenmanagement bei der NSH liegt.</p>	<p>Zum Begriff "Verkehrsverbund": Es gibt nach unserer Kenntnis keine allgemeingültige (bzw. juristisch legitimierte) Definition eines Verkehrsverbundes und seiner Aufgaben bzw. Zuständigkeiten.</p> <p>Die Aufgaben und Zuständigkeiten der NSH (S. 95) werden konkretisiert bzw. ergänzt.</p>
224	<p>2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn, TAB 01: Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 1)</p>	<p>Die Stellungnahmen beziehen sich alle auf das "Szenario Plus 50 %"</p>

<p>Seite 133</p> <p>"Erweiterung des Fernverkehrsangebotes zwischen Hamburg und Kiel (mit Ausbau auf 200 km/h) mit Integration in den Schleswig-Holstein-Tarif."</p> <p>Eine Einbeziehung des SH-Tarifes in das Fernverkehrsangebot bedingt eine gegenseitige Anerkennung und ein Abrechnungsverfahren. Dafür ist mehr notwendig als der Ausbau von Infrastruktur, denn dieses liegt insbesondere im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG und darf hier lediglich als Idee oder Wunsch verstanden werden.</p> <p>4.0 Fahrpreise und Tarife Seite 138</p> <p>"Durch eine weitere Harmonisierung der Tarife in Schleswig-Holstein und Hamburg bei durchschnittlich gleichbleibenden Preisen könnte ein Nachfragezuwachs von ca. 5 Prozent erzielt werden (SH-Tarif 2.0)."</p> <p>Es wird nicht deutlich, durch welche Maßnahmen diese Harmonisierung erreicht werden kann. Die Aussage "Harmonisierung der Tarife in Schleswig-Holstein und Hamburg", respektive SH-Tarif und HVV-Tarif, "bei durchschnittlich gleich bleibenden Preisen" impliziert insbesondere eine Anhebung des Tarifniveaus im HVV. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Umsetzung ausgesprochen schwierig. Der genannte Zielwert von 5 Prozent ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>"Eine (inflationbereinigte) Verringerung der Nahverkehrstarife um ca. 20 Prozent könnte einen Nachfrageanstieg um ca. 8 Prozent bewirken."</p> <p>Das sich durch eine Preissenkung die Nachfrage steigern lässt, ist möglicherweise richtig. Es ist aber davon auszugehen, dass die Mehreinnahmen durch eine (mögliche) Nachfragesteigerung die Preisabsenkung von 20% nicht kompensieren wird! Auch wenn durch weitere Maßnahmen die Nachfrage zusätzlich stimuliert werden soll, muss im Zusammenhang mit einer solchen Aussage oder Zielformulierung ebenfalls eine Aussage zur Finanzierung dieser Maßnahme getroffen werden, bzw. für den Fall, dass dieses bei den Verkehrsunternehmen zu Erlösminderungen führt.</p> <p>6.0 Ergebnisse, Überschrift: Bewertung Seite 146</p> <p>"Eine Senkung der Tarife könnte relativ schnell umgesetzt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dann auch die entsprechenden Kapazitäten aufgebaut werden, damit der erhoffte Nachfragezuwachs dann auch bedient werden kann."</p> <p>Ziel des der Reformierung des SH-Tarifsystems ist in der Tat eine flexiblere Preisgestaltung. Dieses wird jedoch nicht durchgängig eine Preissenkung zur Folge haben. Die</p>	<p>Es handelt sich hierbei um ein Modell, welches unter heutigen Rahmenbedingungen nicht finanzierbar ist. Dies wird an diversen Stellen im LNVP erläutert.</p> <p>Das Szenario Plus 50 % ist ein Beitrag zur Diskussion, wie mehr Menschen zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gewonnen werden können. Uns ist bewusst, dass vor einer Umsetzung der hier zugrundegelegten Maßnahmen (ob im Bereich Tarif oder in anderen Bereichen) nähere Untersuchungen und Berechnungen durchgeführt und die Beteiligung bzw. Zustimmung unterschiedlicher Akteure erforderlich ist.</p> <p>Diese Grundlagen werden an zentraler Stelle im LNVP noch einmal genauer erläutert.</p>
--	--

	<p>Verkehrsunternehmen werden dieses neue Instrument lediglich dazu nutzen, die Preise entsprechend der Preisbereitschaft der Kunden einzustellen. Dieses kann auf einigen Strecken zu Preissenkungen führen, auf nachfragestarken Strecken aber auch zu Preiserhöhungen. Dabei ist zu beachten, dass dieses "Einstellen" der Preise nicht willkürlich und auch nicht beliebig passieren wird. NSH als tarifverantwortliche Stelle wird über die gewünschten Preisanpassungen zu entscheiden haben, je nachdem welche Veränderungen das TarifsysteM zulässt, damit keine Inkonsistenzen entstehen.</p>	
<p>225</p>	<p>2.8. Wettbewerb im Nahverkehr, 2.8.3 Verkehrsverträge, Überschrift Weiterentwicklung Verkehrsverträge</p> <p>Seite 100</p> <p><i>"Andererseits sind aus Sicht von Land und LVS mehr Einflussmöglichkeiten des Aufgabenträgers auf die Tarifgestaltung erforderlich, um eine kundenfreundliche und nachfragestärkende Tariflandschaft zu erreichen. Hier führt die Erlösverantwortung der Unternehmen bislang zu schwierigen Diskussionsprozessen, da zwischen Unternehmen und Aufgabenträger oft unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Erlöswirkung von Tarifänderungen bestehen. Auf Basis von Brutto-Verträgen (Erlösverantwortung beim Aufgabenträger) sind die Gestaltungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers hingegen deutlich stärker ausgeprägt. Vor diesem Hintergrund sind die Interessen des Aufgabenträgers an starken Anreizen für das Unternehmen einerseits und an Einfluss auf die Tarifgestaltung andererseits miteinander abzuwiegen und Instrumente zu entwickeln, die das Erreichen beider Ziele möglichst weitgehend sicherstellen."</i></p> <p>Es wird als richtig und wichtig angesehen, dass ein vernünftiger und zeitgerechter Informations- und Planungsaustausch zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen stattfindet. Die Über-</p> <p>legung zur Einführung eines qualifizierten Berichtswesens erscheint dazu sinnvoll. Dieses ist jedoch so zu gestalten, dass dadurch keine unnötige Bürokratie geschaffen wird, wodurch Planungen und Entscheidungen gehemmt werden.</p> <p>Der abschließende Entscheidungsprozess von Tarifmaßnahmen sollte jedoch nach wie vor zwischen den Verkehrsunternehmen als Verkehrs- oder Vertragsverantwortliche stattfinden, da der Tarif für eine</p>	<p>Erlöse sind für die VU wichtige Einnahmequellen und für den Aufgabenträger wichtiges Steuerungsinstrument. Daher sind beide Partner an der Entwicklung der Erlöse interessiert. Um gemeinsam langfristig einen für das Unternehmen lukrativen und für den Fahrgast attraktiven Tarif anzubieten, ist eine enge Zusammenarbeit der Partner notwendig. Dafür bedarf es einer möglichst transparenten und nachvollziehbaren Darstellung der Erlössituation.</p> <p>Entsprechende Überlegungen werden gerade im Kooperationsvertrag zwischen LVS und NSH stellvertretend für ihre jeweiligen Gesellschafter diskutiert und ausformuliert.</p>

<p>Vielzahl der VU die existenzielle Erlösquelle darstellt. Auch wenn Aufgabenträger bei heutigen und zukünftig möglicherweise auch zunehmenden Konstellationen Erlösverantwortung tragen (Brutto-Verträge), muss das Mitbestimmungsrecht aber trotzdem über die Verkehrsverträge ausgeübt werden. Es müssen an dieser Stelle Regelungen gefunden werden, so dass die eher mittelfristigen Ziele der Verkehrsunternehmen innerhalb einer Vertragslaufzeit mit den langfristigen Zielen der Aufgabenträger zusammenpassen.</p>	
---	--

Stadt Plön

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung
255	<p><i>"... Die Ratsversammlung spricht sich mit Nachdruck gegen die Aufhebung des Taktknotens der Bahn in Plön aus und für die Beibehaltung der zur Zeit geltenden Takte im Bahnverkehr!</i></p> <p><i>Der Ratsversammlung ist es ein großes Anliegen — insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und des sich verändernden Verhaltens im Bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels — den Öffentlichen Personennahverkehr zu stärken. Damit wird die Attraktivität der Stadt Plön als Lebens- und Arbeitsraum sowie als Urlaubsregion gestärkt und erhalten.</i></p> <p><i>Die Attraktivitätssteigerung durch eine weitere Verbesserung der Barrierefreiheit, die Einführung eines integralen Taktfahrplans und eine bestmögliche Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr ist ein Ziel der Stadt Plön. Hierfür sollen die bestmöglichen Lösungen unter Einbezug von Verkehrsplanern und den Verkehrsbetrieben des Kreises Plön (VKP) erarbeitet werden."</i></p> <p>Die geplanten Veränderungen im SPNV mit dem Wegfall des Taktknotens in Plön sind nicht akzeptabel!</p> <p>Auf großes Unverständnis stößt die geplante Änderung des Zugfahrplans ab 2017, wie sich auch bei der am 12. November 2013 in Ascheberg zwischen Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Ascheberg auf der einen Seite und</p>	<p>Das Konzept zum Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck sieht vor, die Fahrzeiten auf der Gesamrelation auf deutlich unter eine Stunde zu beschleunigen. In einer 1. Ausbaustufe konnte 2009 ein Übergangsfahrplan eingerichtet werden, der zur Zeit dazu führt, dass sich die Züge in Plön kreuzen müssen. Dieser Übergangsfahrplan wird nach Fertigstellung der 2. Ausbaustufe in seinen Endzustand überführt. Das jetzige Angebot war zu jedem Zeitpunkt als Übergangsfahrplan geplant, mit dem bereits erste Verbesserungen umgesetzt werden konnten.</p> <p>Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsberechnung wurde das Gesamtkonzept für den Ausbau Kiel - Lübeck positiv bewertet. Dabei ist die Verkürzung der Reisezeit von Lübeck nach Kiel ein zentrales Element.</p> <p>Für die Stadt Plön ergeben sich durch den engültigen Fahrplan nach Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe deutliche Verbesserungen. Es werden weiterhin zwei Verbindungen pro Stunde nach Kiel und Lübeck im Rahmen eines Schnell-Langsam-Konzepts angeboten. Dabei wird sowohl der schnelle Regionalexpress-Zug, der in Zukunft ohne Halt bis Kiel fahren soll, als auch die Regionalbahn, die alle Zwischenhalte bedient, deutlich beschleunigt.</p> <p>Bedingt durch die Tatsache, dass sich die Züge nicht mehr in Plön kreuzen können, sind Anpassungen im Bereich des Stadtbusnetzes erforderlich.</p>

	<p>Herrn Staatssekretär Dr. Nägele, Ihnen u.a. auf der anderen Seite geführte Gespräch deutlich gezeigt hat.</p> <p>Der neue Fahrplan des SPNV muss einer Überprüfung unterzogen werden. Alternativlösungen müssen gefunden werden. In den ländlichen Regionen darf sich die SPNV-Anbindung im Vergleich zum Status quo nicht negativ verändern!</p> <p>Der geplante ab 2017 gültige Fahrplan würde eine Abkehr der Nutzer des SPNV in der Stadt Plön und andernorts nach sich ziehen. Begründet wird dies mit unattraktiven Fahrzeiten, dem Wegfall von Zugverbindungen und des - vor dem Hintergrund der geänderten Zugverkehrszeiten — sich verschlechternden Stadtbusverkehrs. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs zu den Abfahrts- und Ankunftszeiten des Bahnverkehrs wird dann voraussichtlich nur mit dem Einsatz eines weiteren Busses im Stadtverkehr realisiert werden können. Die Kosten hierfür wird weder der Aufgabenträger noch die Stadt Plön tragen können. Seit Jahren ist es der Stadt Plön trotz immenser Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen bislang nicht gelungen, einen ausgeglichen Haushalt aufzustellen.</p> <p>Der geplante Zugfahrplan würde zudem dem Ziel des Landesentwicklungsplans (LEP) zuwiderlaufen, das Personenverkehrsangebot zu erhalten und auszubauen.</p> <p>Vor diesen Hintergründen ist eine Überprüfung und Anpassung des Zugfahrplans dringend geboten!</p>	
256	<p>Wie aus den vorstehenden Schilderungen abzuleiten ist, kann deshalb auch nicht nachvollzogen werden, weshalb auf Seite 54 des LNVP davon die Rede ist, dass die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Nahverkehrs — trotz Einwohnerrückgang, des demographischen Wandels und leerer Kassen - als günstig bezeichnet werden. Hinzu kommt, dass immer mehr Fahrschüler (freie Schulwahl)</p>	<p>Es ist richtig, dass die finanziellen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV bei knapper werdenden öffentlichen Kassen nicht gut sind. Dies liegt auch daran, dass bei der Bereitstellung der Mittel andere Schwerpunkte gelegt werden.</p> <p>Im LNVP wird die Weiterentwicklung des ÖPNV sehr ambitioniert beschrieben.</p>

	<p>trotz sinkender Schülerzahlen befördert werden müssen. Verbesserungen im Nahverkehr (Echtzeitinformation etc.), steigende Energiekosten usw. müssen finanziert werden.</p> <p>Hieran anknüpfend kann von meiner Seite nur darum gebeten werden, die Finanzierung und die Folgekosten näher zu betrachten und im LNVP darzustellen.</p>	<p>Kernaussagen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bevölkerung Schleswig-Holsteins nimmt ab und wird älter (Kapitel 1.2) • Es vollzieht sich aber ein Wandel in der Gesellschaft (Wertewandel), der sich auch auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken wird (Kapitel 1.4) - Stichwort: Das eigene Auto ist für viele Menschen heute nicht mehr so wichtig wie für die Generation davor. • Daher lohnt es sich auch in einer schrumpfenden Region ein gutes Nahverkehrsangebot bereitzustellen. Wenn z. B. die für das Szenario "Offensive Nahverkehr" vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden, können zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden (Kapitel 2.1.2).
257	<p>Finanziellen Spielraum wird es meines Erachtens nur bei einer konsequenten Fortführung und Forcierung der Elektrifizierungsmaßnahmen geben. Die Synergieeffekte, hier besonders hervorzuheben die Zeitgewinnung, würden das Ziel, unter eine Stunde von Kiel nach Lübeck zu fahren, im besonderen Maße fördern!</p> <p>Die in der o.g. Bürgerveranstaltung in Ascheberg vernommene Ankündigung, dass die Bahnstrecke Ascheberg-Neumünster wieder in den Trassensicherungsvertrag aufgenommen wird, begrüße ich sehr. Dies sollte im LNVP Niederschlag finden. Die Schnell-busalternative aus Seite 133 des Entwurfs kann nicht als Alternative gesehen werden, sondern eher als Rückschritt und sollte deshalb gestrichen werden.</p> <p>Ich würde mich freuen, mit Ihnen in naher Zukunft über die Gestaltung eines alle Belange berücksichtigenden Zugfahrplans ins Gespräch zu kommen und würde mich über einen Termin mit Ihnen freuen.</p>	<p>Priorität hat für das Land Schleswig-Holstein derzeit die Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen den beiden größten Städten des Landes. Dabei musste allerdings eine vergleichsweise "sparsame" Modernisierungsvariante zur Realisierung gebracht werden. Diese verzichtet auf größere Ausbauten, mehrgleisige Abschnitte und auch auf eine Elektrifizierung. Weiterreichende Maßnahmenpakete wären nicht finanzierbar.</p> <p>Vor einer Reaktivierung der Strecke Neumünster - Ascheberg für den SPNV könnte eine aufgewertete Busverbindung in diesem Korridor durchaus eine Übergangslösung darstellen.</p> <p>Ein Termin mit der Stadt Plön wird kurzfristig vereinbart.</p>

