

LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Landesweiter Nahverkehrsplan 2008 - 2012

Antwort VCD Nord

Stand: 15.04.2009

**- 0 - Grundsätzliches -
VCD Nord**

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Der LNVP sollte nicht außer Acht lassen, dass sich durch die Teilprivatisierung der DB AG im Fernverkehr Entwicklungen verstärken können, die sich auch auf den SPNV in Schleswig-Holstein auswirken. Wir sehen die Gefahr, dass der Druck der DB-Aktionäre, weniger einträgliche Fernverkehrsstrecken im Norden zu streichen, mit der Teilprivatisierung weiter wächst. Der Anreiz für die DB, darauf zu setzen, dass das Land entfallende Fernverkehrsverbindungen auf Kosten des Landeshaushalts durch subventionierte Regionalverkehre ersetzt, ist groß. Zumal die DB bei den Ausschreibungen für diese Strecken auch gute Chancen hat, den Zuschlag zu bekommen und damit Defizite elegant an die Steuerzahler abwälzen könnte. Der VCD fordert daher eine vollständige organisatorische Trennung von Netz und Betrieb im Schienenfernverkehr, damit die DB AG ihre monopolartigen Strukturen nicht zu Lasten der Steuerzahler, der Länder und der Wettbewerber der DB ausspielen kann. Außerdem ist es in diesem Zusammenhang dringend erforderlich, dass der Bund endlich seine Aufgabe gemäß Artikel 87 e (4) des Grundgesetzes wahrnimmt und in einem Bundesgesetz festlegt, auf welchen Strecken mit welcher Qualität Fernverkehr stattfinden muss.</p> <p>Hinweis: Artikel 87 e (4) des Grundgesetzes besagt:</p> <p>Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.</p> <p>Das Land Schleswig-Holstein sollte im Rahmen des LNVP konkret Position dazu beziehen, in welcher Weise es sich auf Bundesebene engagieren wird, damit die DB AG Fernverkehre nicht zu Lasten der Länder wegrationalisiert.</p>	<p>294</p>	<p>Land und LVS können keine verbindlichen Aussagen zur Entwicklung des Fernverkehrs treffen. Diese Planungen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes. Auswirkungen der Teilprivatisierung auf den Nahverkehr sind nicht absehbar. Daher wird auch hierzu im LNVP keine Aussage getroffen.</p>

**- 2 - Nahverkehr in SH -
VCD Nord**

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Kapitel 2 Nahverkehr in Schleswig-Holstein</p> <p>Neumünster - Ascheberg</p> <p>Seite 15</p>	<p>295</p>	<p>Der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB Netz AG gilt für Strecken, bei denen in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer Reaktivierung gesehen wird. Der Betrachtungszeitraum geht dabei in der Regel deutlich über die Vertragslaufzeit (in diesem Fall: 5 Jahre) hinaus. Vor dem Hintergrund der im Fall der Strecke Neumünster-Ascheberg z.T. anstehenden aufwändigen Maßnahmen zur Absicherung der Verkehrssicherungspflicht (z.B. Brücke über A 21 bei Wankendorf) wurden hier auf Bitten der DB Netz AG die Reaktivierungschancen besonders intensiv hinterfragt. Zwar bestehen aus Sicht des Landes bei einer sehr langfristigen Betrachtung gewisse Chancen für eine Reaktivierung der Strecke Neumünster-Ascheberg, letztlich kann diese jedoch aus Sicht des zweiten Vertragspartners DB Netz AG nicht das Verbleiben der</p>

Die Strecke Neumünster - Ascheberg muss auch in den neuen Trassensicherungsvertrag aufgenommen werden, da sich für diese Strecke mit ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem mittelholsteinischen und dem südholsteinischen Raum aufgrund der ansteigenden Kraftstoffpreise sowie der Möglichkeit, sie später als mögliche Erweiterungsstufe der StadtRegionaBahn Kiel zu reaktivieren, ganz neue Perspektiven ergeben können.

Strecke im Trassensicherungsvertrag begründen. Vermarktungsinteressen der DB Services Immobilien und die zu befürchtenden hohen Ausgaben für die Sicherung einiger Brückenbauwerke stehen dem entgegen.

**- 4 - Landesweite Maßnahmen -
VCD Nord**

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
<p>Kapitel 4 Landesweite Maßnahmen</p> <p>Weiterführung Stationsprogramm</p> <p>ab Seite 54</p> <p>Auch die Stationen Ascheberg und Flintbek sollten bis spätestens 2012 modernisiert werden, weil deren heutiger Zustand sowohl hinsichtlich der Barrierefreiheit als auch des Gesamteindrucks der Bahnsteiganlage unbefriedigend ist.</p> <p>Die Station Ratekau sollte im Hinblick auf die Schülerverkehre so schnell wie möglich reaktiviert werden.</p> <p>Zusätzlich zu den schon zur Reaktivierung vorgesehenen Stationen sollten neue Stationen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg und Lübeck-Hochschulstadtteil, Melsdorf, Neustadt West, Ostseepark Schwentimental und Schülldorf, optional auch in Bredenbek und an der zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek, errichtet werden.</p> <p>Zur Finanzierung dieser Stationen sollen auch ortsansässige Wirtschaftsunternehmen oder die Kommunen herangezogen werden, sofern sie ein Interesse an den Stationen haben.</p>	<p>296</p>	<p>Vielen Dank für die weiteren Anregungen zum Stationsprogramm. Der Forderung nach einer Modernisierung der Stationen in Ascheberg und Flintbek schließen wir uns an. Aufgrund der Knappheit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wird es allerdings nicht möglich sein, diese Stationen bis 2012 grundlegend zu modernisieren. Wir hoffen, dass wir in Flintbek bereits im kommenden Jahr eine Verbesserung des Erscheinungsbildes durch den Abbau des DB PlusPunktes und den Neubau eines zeitgemäßen Wetterschutzes erreichen. Hierzu wurden mit dem Bahnhofsmanagement Kiel bereits Grundzüge des weiteren Handelns vereinbart. In Ascheberg sind grundlegende Modernisierungen nur schwer möglich, da der den Mittelbahnsteig erschließende Tunnel nur mit sehr großem Aufwand barrierefrei zu gestalten ist. Eine Lösung könnte in der Errichtung zweier Außenbahnsteige liegen, doch auch eine solche Lösung ist kurz- bis mittelfristig nicht finanzierbar.</p> <p>Die Reaktivierung der Station Ratekau ist Bestandteil der im LNVP für eine Realisierung bis 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Reaktivierungen in Alt Duvenstedt, Eggebek, Harrislee, Hemmingstedt, Heringsdorf, Lübeck-Dänischburg und Neustadt West werden aufgrund fahrplantechnischer oder baulicher Probleme als nicht sinnvoll erachtet, bzw. bieten kein ausreichendes Fahrgastpotenzial. Die Anlage neuer Stationen zwischen Kiel und Rendsburg (ggf. mit einer Weiterführung nach Fockbek) wird derzeit geprüft und ist abhängig vom umzusetzenden Betriebskonzept. Für einen Halt Ostseepark Schwentimental gab es bereits Vorgespräche mit dem Entwickler des Gewerbeparks, der die Bereitschaft einer Mitfinanzierung signalisiert hat. Die Kommunen werden an der Finanzierung neuer Stationen prinzipiell beteiligt, in dem sie sich beispielsweise um die Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R) kümmern müssen.</p>
<p>Barrierefreiheit</p> <p>Seite 55</p> <p>Mit Betriebsaufnahme des Netzes Ost Ende 2009 wird es hinsichtlich der Barrierefreiheit einen deutlichen Schritt nach vorne geben. Dennoch bleiben Teile Schleswig-Holsteins von einem auch mit Rollstühlen nutzbaren Bahnverkehr abgeschnitten. Die bestehenden Lücken bei Bahnhöfen und Fahrzeugen sollen möglichst bald geschlossen werden. Priorität sollten die Strecken und Halte mit hohem Fahrgastaufkommen haben. Die barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteiganlagen sollte möglichst durch ebenerdige Zugänge erfolgen, da die Kosten für Brücken, Unterführungen und Fahrstühle sehr hoch sind und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bei Treppen- und Tunnelanlagen niedriger ist.</p>	<p>297</p>	<p>Das Handeln des Landes folgt dem Leitgedanken dieser Stellungnahme des VCD. Daher genießt der Umbau der mittleren, noch nicht barrierefreien Knotenbahnhöfe im Land (z.B. Niebüll, Büchen) hohe Priorität. Außerdem soll mit kostengünstigeren Lösungen (z.B. Bahnsteigteilaufhöhung in Friedrichstadt) eine Herstellung der Barrierefreiheit auch dort ermöglicht werden, wo für eine komplette Modernisierung derzeit kein finanzieller Spielraum vorhanden ist. Allerdings werden bereits mit Betriebsaufnahme Netz Ost und der damit verbundenen Umsetzung der heute in diesem Netz verkehrenden Doppelstockwagen (die zwischen Hamburg und Lübeck verkehrenden Wagen werden durch fabrikneue Fahrzeuge ersetzt) auf die Strecke Hamburg - Kiel alle wichtigen Achsen des Landes mit Fahrzeugen bedient, die einen Niederflureinstieg haben, bzw. mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet sind. Es werden dann nur noch die RB-Leistungen im Netz Mitte (RB HH-Itzehoe, HH-Neumünster und Neumünster-Flensburg) mit nicht behindertenfreundlichem Fahrzeugmaterial ausgestattet sein.</p> <p>Wir teilen die Ansicht des VCD, dass dort wo es betrieblich möglich ist, ebenerdige Bahnsteigzugänge anstelle von Unterführungen gebaut werden sollen. Allerdings ist zu beachten, dass je nach betrieblicher Situation mitunter Schranken erforderlich werden und entsprechende Lösungen dann auch mit Nachteilen für die Fahrgäste verbunden sein können, da diese vor geschlossener Schranke warten müssen.</p>

<p>Tarif</p> <p>Seite. 56</p> <p>Die Verschmelzung von Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket wird begrüßt, die Preise sollten sich aber am günstigeren der bestehenden Angebote orientieren.</p> <p>Im Mischverkehr HVV/SH-Tarif ist mehr Transparenz erforderlich, z.B. beim Kauf einer Fahrkarte Hamburg - Bad Segeberg am Automaten (mit dem HVV auf der direkten Strecke deutlich günstiger als über NMS zum SH-Tarif) oder bei Fahrten, auf denen teilweise eine HVV-Zeitkarte genutzt wird.</p> <p>"Über Kooperationsverträge sind die Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein verpflichtet, Fahrkarten des Fernverkehrs anzuerkennen." - Das muß unbedingt so bleiben.</p>	<p>298</p>	<p>Eine genaue Preisbildung wird für die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket nicht festgelegt, da sonst Verhandlungsspielräume wegfallen und eine Lösung gefährden.</p> <p>Eine bessere Abstimmung von HVV- und SH-Tarif ist vorgesehen und im LNVP erwähnt (S. 56). Gleiches gilt für die bessere Tarifkommunikation (S. 57).</p> <p>Die Anerkennung der Fernverkehrsfahrscheine in Zügen des Nahverkehrs ist in Verkehrsverträgen festgelegt.</p>
<p>Kommunikation</p> <p>Seite 59</p> <p>Der VCD begrüßt, dass die LVS dem Nahverkehr mit ihren professionellen Werbematerialien ein frisches, modernes und sympatisches Image verleiht.</p> <p>Bei der Fahrgastinformation gibt es aber Verbesserungsbedarf. Unverzichtbar sind der Aushang angemessener Fahrpläne an allen Haltestellen und die Herausgabe von Fahrplänen für einzelne Linien oder Regionen in digitaler und Papierform. An den Haltestellen müssten auch die Informationen über die verschiedenen Angebote des SH-Tarifs verbessert werden.</p> <p>An Busbahnhöfen in Bahnhofsnahe sollten vermehrt Displays mit Informationen über tatsächliche Ankunftszeiten der Züge angebracht werden, zum Beispiel Bad Oldesloe Buslinie 7141.</p> <p>Der Nahverkehr und der SH-Tarif in Schleswig-Holstein sollten noch stärker und deutlicher beworben werden. Neben Werbeplakaten und Werbefolien an Bussen sollen auch Loks, Triebwagen und Wagen ganzflächige (fensterfreie) Werbefolien bekommen.</p>	<p>299</p>	<p>Ein Hinweis zur Fahrgastinformation wird ergänzt.</p> <p>Aussagen zu einzelnen Werbemitteln halten wir in einem Fünfjahresplan nicht für erforderlich.</p>
<p>Seite 69</p> <p>Die Aufgabenträger der kreisfreien Städte und der Kreise sollten zu 4 bis 5 Aufgabenträgern zusammengefasst werden, die für zusammengehörende Regionen wie zum Beispiel die Landeshauptstadt Kiel mit den Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde den ÖPNV aus einem Guss planen. Busse und zukünftig auch die SRB müssen optimal mit dem SPNV vernetzt werden - und das über Kreisgrenzen hinweg.</p>	<p>300</p>	<p>Der LNVP schlägt vor, die Organisation des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Gründung eines Verkehrsverbundes als Zusammenschluss aller Aufgabenträger könnte ein sinnvoller Weg sein, Kompetenzen zu bündeln und den Nahverkehr "aus einem Guss" zu planen. Ideen hierzu sollen in den nächsten Jahren diskutiert und konkretisiert werden.</p>

- 5 - Nahverkehr bis 2025 -

VCD Nord

Stellungnahmen Einwender	ID	Kommentare des Vorhabenträgers
--------------------------	----	--------------------------------

<p>Der VCD Nord begrüßt und unterstützt, dass das Land Schleswig-Holstein auf weitere Attraktivitätssteigerungen im Schienenpersonenverkehr setzt, damit der Umweltverbund einen möglichst hohen Anteil am Modal Split erreichen kann und die Menschen in Schleswig-Holstein auf den wichtigen Verkehrsbeziehungen auch ohne das Auto bequem und schnell unterwegs sein können. Dies ist insbesondere angesichts des zu erwartenden dauerhaften Anstiegs der Treibstoffkosten für die langfristige Sicherung der Mobilität unerlässlich. Durch Ausweitung des Verkehrsangebots kann die aufwändige Infrastruktur effizienter genutzt und die Attraktivität des Schienenverkehrs gesteigert werden.</p> <p>Allerdings wird im Kapitel 5.2. Finanzierung sehr deutlich, dass bei weitem nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen, um alle notwendigen und sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein umzusetzen. Es ist daher insbesondere bei den kostenintensiven Projekten 3-Achsen-Modell, StadtRegionalBahn und Hinterlandanbindung für die Fehmarnbeltquerung dringend erforderlich, prioritär diejenigen Maßnahmen zu verfolgen, die im Verhältnis zu den aufgewendeten Kosten die größte Umweltentlastung insbesondere hinsichtlich des Klimaschutzes versprechen, den größten volkswirtschaftlichen Nutzen haben und von denen die Menschen in Schleswig-Holstein am meisten profitieren. Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang, dass die kostenintensive Fehmarnbeltquerung hinsichtlich entscheidender Parameter wie Nutzen-Kosten-Koeffizient, wirtschaftlicher Nutzen für Schleswig-Holstein oder CO2-Minderungskosten nicht in ein Ranking mit den anderen Maßnahmen einbezogen wird.</p>	<p>293</p>	<p>Die beschriebenen Projekte (Stadt-Regionalbahn, Drei-Achsen-Modell, feste Fehmarnbelt-Querung) haben unterschiedliche Aufgaben und werden aus unterschiedlichen Finanzierungstöpfen gespeist. Es ist daher nicht einfach möglich, die Maßnahmen entsprechend der dargestellten Anforderungen zu vergleichen. Festzustellen ist allerdings, dass durch die abgeschlossene Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Stadt-Regionalbahn Kiel hier in jedem Fall fundierte Kenntnisse zum volkswirtschaftlichen Nutzen dieses Projekts vorliegen.</p>
<p>Nahverkehr bis 2025, Szenario "Fortschreibung"</p> <p>Seite 73 bis 78</p> <p>Knoten Kiel</p> <p>Kiel Hbf bietet im heutigen Fahrplan für Umsteigeverbindungen zwischen den Strecken in Richtung Flensburg, Rendsburg und Lübeck keine attraktiven Umsteigezeiten, ist also kein vollwertiger ITF-Knoten. Hier können sowohl höhere Streckengeschwindigkeiten helfen als auch häufigere Fahrten (zwei pro Stunde), soweit dafür gesorgt ist, daß die Gesamtfahrtzeit durch Kreuzungsaufenthalte nicht unattraktiver wird.</p> <p>Westerland - Hamburg</p> <p>Es sollten sowohl in der Sommersaison als auch im Winter schnelle und vertaktete Verbindungen zwischen der Insel Sylt und dem Hamburger Hauptbahnhof angeboten werden.</p> <p>Hamburg - Büchen - Schwerin</p> <p>Der Hanse-Express sollte unabhängig von Maßnahmen auf der RB-Linie Aumühle - Büchen von 5 auf 6 Doppelstockwagen verlängert werden, weil die Züge schon heute teilweise überfüllt sind.</p> <p>Heide - Neumünster</p>	<p>301</p>	<p>Knoten Kiel</p> <p>Langfristig ist in Kiel Hbf die Einrichtung eines so genannten Nullknotens (Ankünfte aus allen Richtungen kurz vor der vollen Stunde, Abfahrten kurz nach der vollen Stunde) des integralen Taktfahrplans ITF vorgesehen. Mit Aufnahme der 1. Ausbaustufe der Strecke Kiel-Lübeck Ende 2009/Anfang 2010 wird sich die Übergangssituation in Kiel in/aus Richtung Westküste und nach/von Eckernförde bereits erheblich verbessern. In/aus Richtung Hamburg ist der RE Kiel-Hamburg und zurück mit Abfahrten zur Minute \21 und Ankünften zur Minute \36 das strukturierende Angebot. An diesen Zeiten orientieren sich der RE Kiel-Lübeck und die RB Kiel-Flensburg. Erst nach einer möglichen Restrukturierung des Angebotes Kiel-Hamburg, die im Zuge der Ausschreibung des Netzes Mitte (Betriebsaufnahme Ende 2014) erfolgen könnte, könnte auch diese Linie in einen ITF-Taktknoten eingebunden werden.</p> <p>Westerland-Hamburg</p> <p>Seit Sommer 2008 verkehren einige beschleunigte Züge außerhalb des ITF, einer davon an Samstagen bis zum Hamburger Hbf. Die separate Einlegung von schnelleren Zügen im Winter ist angesichts der weit geringeren Nachfrage nicht sinnvoll. Eine generelle Beschleunigung der vorhandenen Züge um ca. 15 Minuten südlich Husum ist von der LVS untersucht worden. Hierbei ergaben sich keine signifikanten Anschlußverbesserungen für Fernreisende, jedoch erhebliche Nachteile für andere Fahrgäste, da das Taktgefüge anderer Linien hätte angepaßt werden müssen und nicht mehr alle Halte bedient werden könnten.</p> <p>Hamburg-Büchen</p> <p>Die Verlängerung um einen 6. Dosto-Wagen wird von Mecklenburg-Vorpommern nicht mitgetragen. Begründet wird dies mit erhöhten Kosten, z. T. nicht ausreichender Bahnsteiglänge und Fahrzeitverlängerungen. Land und LVS untersuchen daher die Einrichtung eines Entlastungszuges morgens ab Büchen nach Hamburg nachmittags zurück. Dieser kann jedoch nur in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg eingerichtet werden. Ob und wie dieses zusätzlichen Angebotes finanziert werden kann, steht noch nicht fest.</p> <p>Heide-NMS</p> <p>Die Reduzierung der Reisezeit auf unter einer Stunde mittels Streckenausbau ist angesichts der damit verbundenen Investitionen und angesichts des geringen Fahrgastpotentials derzeit nicht wirtschaftlich darstellbar.</p>

<p>Der Ausbau dieser Strecke für eine Geschwindigkeit von 100 km/h, die Errichtung des Kreuzungsbahnhofes Beringstedt und die Einführung eines Stundentaktes auf der Gesamtstrecke sollten zusätzlich in den LNVP 2008-2012 aufgenommen werden, weil auf dieser Strecke mit vergleichsweise geringen Investitionen ein deutlich attraktiveres Verkehrsangebot und ein deutlich effizienterer Fahrzeugeinsatz erzielt werden können.</p> <p>Bad-Oldesloe - Neumünster</p> <p>Wir vermissen Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Platzkapazität auf der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg (- Neumünster) durch längere oder zusätzliche Züge (jeweils mit Anschluß an die Halbstundentaktzüge nach Hamburg).</p>	<p>Bad Oldesloe - Neumünster</p> <p>Aufgrund des zu erwartenden Baus der festen Fehmarnbeltquerung und der damit zu erwartenden Verlagerung von Güterverkehren von der so genannten "Jütlandroute" auf die Vogelfluglinie ist nicht mehr mit einem Infrastrukturausbau in großem Maßstab zu rechnen. Kurzfristig umsetzbar ist derzeit nur die Erhöhung der Kapazität durch größere Triebwageneinheiten bzw. Doppeltraktionen. Dies ist im laufenden Vergabeverfahren auch Bestandteil des abgeforderten Leistungsangebotes. Langfristig könnte jedoch eine zusätzliche Kreuzungsstelle für den SPNV und damit verbunden auch ein 30-min-Takt zumindest in der Hauptverkehrszeit erforderlich werden. Derzeit ist eine solche Angebotsausweitung jedoch nicht wirtschaftlich darstellbar.</p>
<p>Szenario "Perspektive"</p> <p>Verdichtung von Schwarzenbek nach Hamburg</p> <p>Eine Verdichtung der schnelleren RE-Anbindung von Schwarzenbek, Müssen und Büchen nach Hamburg auf Stundentakt unterstützen wir, zumal die RE-Züge heute teilweise überfüllt sind.</p> <p>Norderstedt-Ochsenzoll</p> <p>Aufgrund der geplanten Baumaßnahmen an der Kreuzung Norderstedt - Ochsenzoll sind massive Störungen im Straßenverkehr aus der Richtung Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt in Richtung Hamburg zu erwarten. Das sollte zum Anlass genommen werden, um den Takt der AKN-Linien zu verdichten und vor allem, den 40 Minuten-Takt abzuschaffen. Bad Bramstedt sollte in den Berufsbeginn- und Feierabendzeiten in dichterem Takt bedient werden (Schichtzeiten der Kliniken beachten).</p> <p>AKN1 A1</p> <p>Bei der Linie AKN A1 sollte nicht nur die Richtung Hamburg bedacht werden. Eine durchgehende Verbindung Norderstedt - Kiel sollte in Betracht gezogen werden, ebenso für die Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Kiel. In Neumünster könnten die Züge aus Richtung Bad Segeberg und aus Richtung Kaltenkirchen gekoppelt werden.</p> <p>Eine Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung für die Verbindung (Hamburg/Flughafen -) Norderstedt - Kaltenkirchen - Neumünster (- Kiel) entspricht einer bereits früher vorgetragenen VCD-Forderung. Der im LNVP-Entwurf dargestellte Sachstand, nach dem dies überhaupt nicht weiter verfolgt wird, befriedigt nicht.</p> <p>Zubringer-Buslinien</p> <p>In ländlichen Gebieten sollten mehr Zubringer-Buslinien zu den SPNV-Linien eingerichtet werden (siehe zum Beispiel Station Meeschensee der AKN A2 zwischen Quickbornheide und</p>	<p>302 AKN</p> <p>Auf der A1 und A2 wird in der HVZ bereits ein 10-Minuten-Takt gefahren. Eine weitere Taktverdichtung ist fahrplantechnisch nicht möglich und wäre aus unserer Sicht im Vergleich zu anderen Projekten im Land nicht prioritär.</p> <p>Der 40-Minuten-Takt ist eine Folge des 20-Minuten-Grundtaktes des HVV. Alternative Überlegungen wie z.B. die Einführung eines 30-Minuten-Taktes führen zu Fahrplan- und Anschlußproblemen bzw. unwirtschaftlichen Umläufen. Insofern kann nur der 20-Minuten-Takt verlängert werden (z.B. Abendstunden, Samstagnachmittag). Dies ist jedoch nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und zusammen mit der FHH möglich.</p> <p>Bad Bramstedt wird in der HVZ bereits mit zwei Zügen pro Stunde bedient. Sofern es Bedienungsdefizite bei den Schichtwechseln der Kurkliniken geben sollte, so sind diese aufzuzeigen (der LVS sind keinerlei Beschwerden bekannt).</p> <p>Durchbindungen nach Kiel</p> <p>Die Durchbindung von den genannten Strecken nach Kiel ist abhängig von der weiteren Ausgestaltung des Angebotes Kiel-NMS(-HH).</p> <p>Die Durchbindung beider Linien aus Norderstedt (was einen Wechsel der A1/A2 bedeutet) und Bad Oldesloe mittels Flügelkonzept lehnen wir ab. Ein Umstieg in Neumünster ist für Fahrgäste zumutbar.</p> <p>A3-Anschlüsse</p> <p>Die Anschlüsse der A3 werden bereits heute soweit wie möglich berücksichtigt. Jedoch sind die Möglichkeiten auf der eingleisigen Strecke mit wenigen Kreuzungsstellen begrenzt, insbesondere bei den durchgebundenen Zügen bis Ulzburg-Süd.</p> <p>Eine ausschließliche Focussierung der A3-Anschlüsse auf die NOB lehnen wir ab, es sind die verschiedenen Verkehrsströme nach Hamburg (Altona und Hbf) zu berücksichtigen.</p> <p>100 km/h nach Bad Bramstedt</p> <p>Selbst wenn diese Geschwindigkeit von der Infrastruktur her möglich wäre, die AKN verfügt mit den Fahrzeugen des Typs VT2E über Triebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 88 km/h, zudem ist der Haltestellenabstand sehr gering. Selbst mit Neubaufahrzeugen wäre der Zeitgewinn bei bestehendem Taktgerüst in Kaltenkirchen oder Bad Bramstedt "abzubummeln".</p> <p>S4</p> <p>Eine Verlängerung der S4 über Ahrensburg-Nord hinaus hängt von der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und den zur Verfügung stehenden Trassen ab. Für Pender von Bad Oldesloe nach Hamburg ist die S4 keine Alternative, weder von den Fahrzeiten noch vom Komfort. Ein 20-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe ist bei vorhandener zweigleisiger Infrastruktur und steigendem Schienengüterverkehrsaufkommen nicht durchführbar.</p>

<p>Henstedt-Ulzburg, Ortsteil Rhen).</p> <p>AKN A3</p> <p>Die Linie AKN A3 in Elmshorn sollte auf den Bahnverkehr an die Westküste angepasst werden.</p> <p>Tempo 100 Bad Bramstedt - Kaltenkirchen</p> <p>Nach uns vorliegenden Informationen könnte die Strecke Bad Bramstedt - Kaltenkirchen mit Tempo 100 km/h befahren werden, wenn die Schrankensteuerung entsprechend geändert wird.</p> <p>Norderstedt</p> <p>Norderstedt, die fünftgrößte Stadt Schleswig-Holsteins, findet im Entwurf des LNVP leider keine Beachtung, auch nicht in den Statistiken.</p> <p>S4 nach Ahrensburg</p> <p>Zusätzliche Gleise für die S4 schaffen die für einen angemessenen S-Bahn-Verkehr erforderliche Streckenkapazität. Zusätzlich sollte mit Zweisystemzügen - wie auf der Strecke nach Stade - ein Teil der Züge über Ahrensburg hinaus nach Bad Oldesloe verlängert werden, da die Verkehrsnachfrage in Zukunft allein durch RE-Verkehre nicht mehr gedeckt werden kann. Analog zur S3 nach Stade sollte die S-Bahn in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten bis Ahrensburg und alle 20 Minuten bis Bad Oldesloe verkehren.</p>		
<p>Bahnhof Burg auf Fehmarn</p> <p>Wir begrüßen, dass nach Wiederaufnahme des Regionalverkehrs nach Fehmarn dieser - unabhängig von einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung - durch einen Halt näher am Zentrum von Burg weiter verbessert werden soll.</p>	303	Wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung ist bis Ostern 2010 geplant.
<p>Kiel - Rendsburg</p> <p>Der Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Felde sollte vorgezogen werden, da die benötigte Fläche vorhanden und das Grundstück für das 2. Gleis und den zusätzlichen Bahnsteig verfügbar sind.</p> <p>Damit einhergehend sollten auf der Strecke Kiel - Rendsburg ein Halbstundentakt tagsüber (mo-fr) eingeführt und weitere Haltepunkte in Melsdorf und Schüllsdorf errichtet werden, optional auch in Bredenbek. Als Option sollte zudem die Reaktivierung der Stichstrecke nach Fockbek in den LNVP 2008-2012 aufgenommen werden, da diese Strecke von den Pendelzügen Kiel - Rendsburg problemlos mitbedient werden kann.</p>	304	Die Realisierung eines Halbstundentaktes zwischen Kiel und Rendsburg ist erst möglich, wenn die Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke wiederhergestellt ist. Vorausgesetzt ein Halbstundentakt oder ein Schnell-Langsam-Konzept sind finanzierbar, dann würde der Kreuzungsbahnhof Felde gebaut werden. Die LVS prüft derzeit die Möglichkeit eines Schnell-Langsam-Konzeptes, da nur bei einem solchen Konzept mehrere weitere Haltepunkte möglich wären. In diesem Zusammenhang wird auch die Option einer Stichstrecke nach Fockbek erörtert. Da eine Realisierung in der Laufzeit des LNVP 2008-2012 aber ausgeschlossen ist und das Konzept noch weiteren Erörterungen bedarf, halten wir eine Aufnahme in den LNVP 2008-2012 für wenig sinnvoll.
<p>StadtRegionalBahn Kiel</p>	305	Das Projekt "StadtRegionalBahn Kiel" ist ein Projekt der Landeshauptstadt Kiel. Eine Entscheidung zur Umsetzung ist noch nicht gefallen. Das Land hat sich bereit erklärt, das Projekt im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Der LNVP hat die Aufgabe landesweit Maßnahmen zur Verbesserung des

Antwort VCD Nord

<p>Im Bericht der Gutachter zur StadtRegionalBahn wird festgestellt, dass eine StadtRegionalBahn ein wesentlicher Standortfaktor ist und positive Auswirkungen auf die Siedlungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung hat. Die StadtRegionalBahn ist also das Schlüsselprojekt für eine starke Wirtschaftsregion im kieler Raum.</p> <p>Der VCD fordert daher die Landesregierung und die LVS auf, sich im neuen LNVP 2008-2012 eindeutig zum Gesamtkonzept einer StadtRegionalBahn Kiel zu bekennen. Die im Entwurf des LNVP skizzierte Alternative einer "Förde-S-Bahn" ist keine Alternative, da hiermit die systembedingten Vorteile der StadtRegionalBahn nicht annähernd erreicht werden können. Die StadtRegionalBahn sollte deshalb im LNVP 2008-2012 deutlich ausführlicher dargestellt werden, unter anderem durch Karten, die den genauen Streckenverlauf verdeutlichen, und durch Angabe der Taktung, um die neue Qualität des Verkehrsangebotes zu verdeutlichen.</p>		<p>öffentlichen Personennahverkehrs zu formulieren. Die SRB Kiel ist genau wie andere Projekte als sinnvolle Maßnahme benannt.</p> <p>Sollte eine SRB-Kiel nicht realisiert werden können, bietet die Idee einer "Förder-S-Bahn" ggf. eine Alternative zur Verbesserung des Verkehrs in der Region Kiel - natürlich ohne den Vorteil umsteigefreier Verbindungen.</p>
<p>Feste Fehmarnbeltquerung</p> <p>Sofern die feste Fehmarnbeltquerung umgesetzt wird, sollte im Rahmen der dadurch erforderlichen Neustrukturierung des SPNV zwischen Fehmarn und Lübeck das heutige RB-Angebot durch ein schnelles RE-Angebot ersetzt werden, welches optional nach Dänemark rückverlängert werden kann.</p>	306	<p>Die Ausgestaltung des künftigen SPNV-Angebotes nach Fertigstellung der FBQ ist abhängig von der Infrastruktur, den zur Verfügung stehenden Trassen, dem Fernverkehrsangebot (Stichwort: Bedienung Oldenburg) und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.</p> <p>Eine Beschleunigung der Linie ist - o.g. Aspekte vorausgesetzt - sinnvoll, in Dänemark ist dann ein geeigneter Linienendpunkt (z.B. Nykøbing/F) zu wählen.</p>
<p>Fahrzeuge des SPNV</p> <p>In Schleswig-Holstein einzusetzende Doppelstockwagen-Züge sollten nach Vorbild des niedersächsischen Metronom generell über 2 Doppelstockwagen mit Niederflureinstieg verfügen, die sich am Zugende (Steuerwagen) und direkt hinter der Lok befinden sollten. Besonders vor dem Hintergrund, dass der SPNV im Tourismus-Bereich in Zukunft eine stärkere Rolle spielen sollte, ist ein Niederflureinstieg gerade für die Fahrradbeförderung in den Zügen äußerst wichtig.</p>	307	<p>Der Vorschlag ist nachvollziehbar und wird daher in Überlegungen für Vorgaben bezüglich einzusetzender Fahrzeuge im kommenden zur Ausschreibung stehenden Netz Mitte eingehen.</p>
<p>Buslinien-Grundnetz</p> <p>Seit Einführung des SH-Tarif ist der Parallelbetrieb zwischen Überlandbuslinien und Stadtbuslinien nicht mehr sinnvoll. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Überlandbuslinien im Stadtverkehr einen Schnellbus-Charakter haben und nur wenige Haltestellen bedienen. An diesen Haltestellen sollte dann ohne Zeitverzögerung der Umstieg zu Stadtbuslinien möglich sein, die die Feinerschließung im Stadtbereich übernehmen.</p> <p>Touristische Ziele wie der Wildpark Eekholt oder der Freizeitpark Trappenkamp sollten durch umweltfreundliche (gasgetriebene) Busse mit den Bahnhöfen verbunden</p>	308	<p>Die regionalen Aufgabenträger haben in 2007 zur Aufgaben- auch die Ausgabenverantwortung übertragen bekommen. Aus Sicht des Landes und der LVS sollte die Effizienz des vorhandenen ÖPNV-Angebotes überprüft werden. Hierzu gehört die Vermeidung von parallelen Fahrten. Gleichzeitig soll der Vorschlag für die bessere Verknüpfung Bahn-Bus (Buslinien-Grundnetz) in den nächsten Jahren konkret mit den regionalen Aufgabenträgern diskutiert werden. Die Anbindung touristisch oder für die Naherholung interessanter Ziele muss Bestandteil dieser Diskussion sein, um mehr Menschen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot anzusprechen. Davon profitieren alle Beteiligten.</p>