

Beteiligungsverfahren: Landesweiter Nahverkehrsplan 2008 - 2012

Stellungnahmen VCD Nord

Stand: 30.10.2008

Abstimmungsvorlage (1 Stellungnahme)

Bearbeitungs-Kennnummer: 4

Bezogen auf Kapitel:

TITEL

Stellungnahme:

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.

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.

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.

Hinweis: Artikel 87 e (4) des Grundgesetzes besagt:

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.

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.

Zu den Kapiteln im Einzelnen (angegebene Nummern und Seitenzahlen beziehen sich auf die Langfassung):

Kapitel 2 Nahverkehr in Schleswig-Holstein

Neumünster - Ascheberg

Seite 15

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.

Kapitel 4 Landesweite Maßnahmen

Weiterführung Stationsprogramm

ab Seite 54

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.

Die Station Ratekau sollte im Hinblick auf die Schülerverkehre so schnell wie möglich reaktiviert werden.

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 Schwentinal und Schülldorf, optional auch in Bredenbek und an der zu reaktivierenden Strecke nach Fockbek, errichtet werden.

Zur Finanzierung dieser Stationen sollen auch ortsansässige Wirtschaftsunternehmen oder die Kommunen herangezogen werden, sofern sie ein Interesse an den Stationen haben.

Barrierefreiheit

Seite 55

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.

Tarif

Seite. 56

Die Verschmelzung von Kleingruppenkarte und Schleswig-Holstein-Ticket wird begrüßt, die Preise sollten sich aber am günstigeren der bestehenden Angebote orientieren.

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.

"Über Kooperationsverträge sind die Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein verpflichtet, Fahrkarten des Fernverkehrs anzuerkennen." - Das muß unbedingt so bleiben.

Kommunikation

Seite 59

Der VCD begrüßt, dass die LVS dem Nahverkehr mit ihren professionellen Werbematerialien ein frisches, modernes und sympatisches Image verleiht.

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.

An Busbahnhöfen in Bahnhofsnähe sollten vermehrt Displays mit Informationen über tatsächliche Ankunftszeiten der Züge angebracht werden, zum Beispiel Bad Oldesloe Buslinie 7141.

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.

Seite 69

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.

Nahverkehr bis 2025, Szenario „Fortschreibung“

Seite 73 bis 78

Knoten Kiel

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.

Westerland - Hamburg

Es sollten sowohl in der Sommersaison als auch im Winter schnelle und vertaktete Verbindungen zwischen der Insel Sylt und dem Hamburger Hauptbahnhof angeboten werden.

Hamburg - Büchen - Schwerin

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.

Heide - Neumünster

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.

Bad-Oldesloe - Neumünster

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).

Szenario „Perspektive“

Verdichtung von Schwarzenbek nach Hamburg

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.

Norderstedt-Ochsensoll

Aufgrund der geplanten Baumaßnahmen an der Kreuzung Norderstedt - Ochsensoll 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 Berufsanfänger- und Feierabendzeiten in dichterem Takt bedient werden (Schichtzeiten der Kliniken beachten).

AKN1 A1

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.

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.

Zubringer-Buslinien

In ländlichen Gebieten sollten mehr Zubringer-Buslinien zu den SPNV-Linien eingerichtet werden (siehe zum Beispiel Station Meeschensee der AKN A2 zwischen Quickbornheide und Henstedt-Ulzburg, Ortsteil Rhen).

AKN A3

Die Linie AKN A3 in Elmshorn sollte auf den Bahnverkehr an die Westküste angepasst werden.

Tempo 100 Bad Bramstedt - Kaltenkirchen

Nach uns vorliegenden Informationen könnte die Strecke Bad Bramstedt - Kaltenkirchen mit Tempo 100 km/h befahren werden, wenn die Schrankensteuerung entsprechend geändert wird.

Norderstedt

Norderstedt, die fünftgrößte Stadt Schleswig-Holsteins, findet im Entwurf des LNVP leider keine Beachtung, auch nicht in den Statistiken.

S4 nach Ahrensburg

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.

Bahnhof Burg auf Fehmarn

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.

Kiel - Rendsburg

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.

Damit einhergehend sollten auf der Strecke Kiel - Rendsburg ein Halbstundentakt tagsüber (mo-fr) eingeführt und weitere Haltepunkte in Melsdorf und Schülldorf 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.

StadtRegionalBahn Kiel

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.

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.

Feste Fehmarnbeltquerung

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.

Fahrzeuge des SPNV

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.

Buslinien-Grundnetz

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.

Touristische Ziele wie der Wildpark Eekholt oder der Freizeitpark Trappenkamp sollten durch umweltfreundliche (gasgetriebene) Busse mit den Bahnhöfen verbunden