

AZ: IV 61-23-39-01

Drucksache Nr.: 0173/2008/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Hauptausschuss	18.11.2008	N	Kenntnisnahme
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	20.11.2008	Ö	Vorberatung
Ratsversammlung	02.12.2008	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM / Erster Stadtrat

Verhandlungsgegenstand:

**3. Landesweiter Nahverkehrsplan für den
Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-
Holstein 2008 - 2012 (Entwurf)**

- Stellungnahme der Stadt Neumünster

A n t r a g :

1. Die Ratsversammlung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Entwurf des 3. Landesweiten Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein 2008 – 2012 (LNVP) zur Kenntnis.
2. Die Ratsversammlung billigt die als Anlage beigefügte Stellungnahme vom 30.10.2008 zum Entwurf des 3. LNVP 2008 – 2012.

B e g r ü n d u n g :

Im Auftrag des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr (MWV) hat die LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein) einen Entwurf für den 3. Landesweiten Nahverkehrsplan erstellt. Nach § 4 Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) sind bei der Aufstellung des Landesweiten

Nahverkehrsplanes wichtige Institutionen und Organisationen sowie Interessenvertretungen zu beteiligen.

Mit Schreiben vom 02.09.2008 hat die LVS angekündigt, dass das Online-Beteiligungsverfahren (nichtöffentlich) am 10.09.2008 beginnt und am 31.10.2008 endet. Stellungnahmen können nur in diesem Online-Verfahren der LVS zugesendet werden.

Der Entwurf des 3. LNVP 2008 – 2012 ist auch noch über die Frist hinaus im Internet unter „www.lvs-sh.de“ eingestellt. Dort ist auch ein Auszug aus dem LNVP als Kurzfassung zu finden.

Der 3. LNVP 2008 – 2012 hat für die Stadt Neumünster insofern Bedeutung, als dass die Aussagen des LNVP bei der Fortschreibung bzw. Neuaufstellung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes Neumünster zu beachten sind. Das Vorwort, das Inhaltsverzeichnis und die Kurzfassung des 3. LNVP sind als Anlage 1 beigelegt.

Für die Stadt Neumünster sind folgende Aussagen des 3. LNVP von Bedeutung und zum Teil mit einem Kommentar versehen:

1. Seite 5 (Kurzfassung)

„Guter Nahverkehr benötigt eine effektive und effiziente Organisation. Nötig ist ein Verkehrsverbund Schleswig-Holstein.“

Die Verwaltung geht davon aus, dass sich erst während der weiteren Zusammenarbeit der Aufgabenträger herausstellen wird, ob die Gründung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein, in dem auch alle Verkehrsunternehmen des Landes rechtlich eingebunden sein müssen, tatsächlich notwendig wird.

2. Kapitel 1, Seite 9 (Der neue Landesweite Nahverkehrsplan)

„Der Landesweite Nahverkehrsplan bietet nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein alle fünf Jahre den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für die Koordinierung mit dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr.“

Der 3. LNVP stellt trotz der Kürzungen der finanziellen Mittel die Notwendigkeit und die Möglichkeiten dar, den Bahn- und Busverkehr in Schleswig-Holstein weiter auszubauen. Er blickt dabei über den Zeithorizont 2012 hinaus und beschreibt Entwicklungen und sinnvolle Maßnahmen bis 2025.

Grundsätzliche Aussagen sind:

- Demographischer Wandel und Klimawandel unterstreichen die Bedeutung des Nahverkehrs.
- Bahn und Bus sind ein System.
- Schleswig-Holstein und Hamburg sind ein Verkehrsraum.

Eine große Herausforderung ist es, mit knappen Mitteln ein attraktives ÖPNV-Angebot für die Kunden in Schleswig-Holstein zu gestalten. Ziel bleibt es, zufriedene Fahrgäste zu halten, mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen und den Marktanteil des Nahverkehrs auszubauen.“

(Stellungnahme)

Die Stadt Neumünster begrüßt grundsätzlich die Ziele und Inhalte des Entwurfes zum 3. LNVP 2008 bis 2012, die für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neumünster sowie des Umlandes Verbesserungen im ÖPNV und auch eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes und Eisenbahnknotens Neumünster bedeuten.

Die Stadt Neumünster wird die Umsetzung der Ziele und Projekte als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.

3. Kapitel 2.1, Seite 15 (Angebot 2008)

- a) „Der Fernverkehrsanteil der DB AG in Schleswig-Holstein hat sich mit etwa 1,9 Mio. Zugkilometern jährlich stabilisiert.

(Verbindungen über Neumünster:)

- Hamburg – Kiel: 6 ICE-Paare

- Dänemark – Flensburg – Hamburg: 2 ICE-Paare Hamburg – Aarhus und Entlastungszüge am Wochenende“

(Stellungnahme)

Die Stadt Neumünster begrüßt diese Entwicklung und bittet das Land Schleswig-Holstein im Rahmen der Möglichkeiten, das derzeitige Angebot im Personen-Fernverkehr für die Zukunft zu sichern und ggf. weiter zu entwickeln.

- b) „Die Strecke **Neumünster – Ascheberg** sowie die Streckenabschnitte Itzehoe – Edendorf und Hohenlockstedt – Kellinghusen sind nicht im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten, da neue Analysen für diese Strecken keine verkehrswirtschaftliche Perspektive für eine Reaktivierung im Personen- oder Güterverkehr aufzeigen.“

Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auch wenn die Strecke nicht mehr als Eisenbahntrasse gesichert wird, ist sie weiterhin planungsrechtlich eine Bahnanlage.

(Stellungnahme)

Die Stadt Neumünster als Eisenbahnknoten in der Mitte Schleswig-Holsteins nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Strecke Neumünster – Ascheberg nicht mehr im neuen Trassensicherungsvertrag enthalten ist. Auch wenn z. Zt. keine wirtschaftliche Perspektive für eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personen- und/oder Güterverkehr gesehen wird, fordert die Stadt Neumünster den Erhalt der Trasse als Option für künftige Entwicklungen.

4. Kapitel 2.1, Seite 16 (Angebot 2008)

„Die Kapazität ist auf einigen Strecken bzw. –abschnitten durch Zwangspunkte (z. B. fehlende Begegnungsstellen) oder durch eine sehr starke Streckenauslastung, insbesondere durch Güterzüge, eingeschränkt. z. T. kann das Angebot im SPNV aufgrund dieser Einschränkungen nicht verbessert werden.“

Von Bedeutung für Neumünster sind dabei die Strecken Neumünster – Bad Oldesloe und Neumünster – Hamburg (Abschnitt Elmshorn – Hamburg).

5. Kapitel 2.3, Seite 24 – 27 (Strukturen und Finanzierung)

„Die Zuständigkeiten für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein regelt das ÖPNV-Gesetz des Landes. Danach ist das Land verantwortlich für den SPNV, die Kreise bzw. kreisfreien Städte sind zuständig für den Busverkehr. Die LVS gestaltet den SPNV und durch viele Projekte, wie z. B. den Schleswig-Holstein-Tarif, den gesamten Nahverkehr. Der HVV (Hamburger Verkehrsverbund) gestaltet den ÖPNV in Hamburg und den Randkreisen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Der Nahverkehr wird zu 44 % durch direkte Fahrgeldeinnahmen und zu 56 % durch öffentliche Mittel (Regionalisierungsmittel des Bundes, Investitionsmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG], Landesmittel, Mittel der Kreise und Städte und der Schulträger) finanziert.

2007 wurden die öffentlichen Mittel zu fast gleichen Teilen für den SPNV und den Busverkehr eingesetzt.

2006 hat der Bund die Regionalisierungsmittel gekürzt. Die Kürzungen beliefen sich im Jahr 2006 bundesweit auf 1,5 %, im Jahr 2007 betragen sie 7,7 % und ab dem Jahr 2008 9,5 %, ausgehend von dem mit 1,5 % jährlich dynamisierten Betrag nach dem Regionalisierungsgesetz in der Fassung von 2004.

Für Schleswig-Holstein summieren sich die Kürzungen von 2007 bis 2011 auf 127 Mio. Euro. Das Land gleicht die Kürzung in den Jahren 2007 mit 10 Mio. Euro, 2008 mit 5 Mio. Euro und 2009 mit 2,5 Mio. Euro tlw. aus.“

Erst im Jahr 2012 werden die Regionalisierungsmittel den Stand vom Jahr 2006 wieder erreichen.

6. Kapitel 2.3, Seite 26 (Strukturen und Finanzierung)

„Durch die Novelle des ÖPNV-Gesetzes (2007) stellt das Land seit 2007 den Kreisen und kreisfreien Städten jährlich einen festen Betrag für die Finanzierung des Busverkehrs zur Verfügung. Hiernach werden im Jahr 2007 59,76 Mio. Euro ausgezahlt, 2008 58,26 Mio. Euro und in den Jahren 2009 bis 2012 jeweils 57,26 Mio. Euro. In den Beträgen sind u. a. auch Mittel in Höhe von 8,7 Mio. Euro enthalten, die das Land Schleswig-Holstein gemäß der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein aus dem Jahr 1996 den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Herzogtum Lauenburg und Stormarn für den Busverkehr zur Verfügung stellt.

Die ÖPNV-Mittel werden nach einem Schlüssel, der sich an der jeweiligen Mittelausstattung bis zum Jahr 2007 orientiert, auf die Kreise und kreisfreien Städte verteilt. Ab 2009 sollen bei der Mittelverteilung Anreizkriterien berücksichtigt werden.

Die Verwendung der Mittel ist in der Landesverordnung vom 31.05.2007 geregelt. Die Kreise und kreisfreien Städte setzen die Mittel unter Berücksichtigung der landes-, bundes- und europarechtlichen Regelungen eigenständig zur Finanzierung des Verkehrsangebotes, des Ausgleichs für Mindereinnahmen im Schülerverkehr, für Investitionsmaßnahmen, Marketingmaßnahmen und weitere Maßnahmen ein. Die Nachweise zur Verwendung der ÖPNV-Mittel werden jährlich geführt.

Wesentliche Ziele der Kommunalisierung sind der Ausbau des Nahverkehrs und die Verbesserung des Modal Split durch eine sichere und transparente Finanzierung des Nahverkehrsangebotes, durch die aktive Gestaltung des Busverkehrs durch die Kreise bzw. kreisfreien Städte und durch mehr Planungssicherheit für alle Akteure.“

(Stellungnahme)

Die kommunalisierten ÖPNV-Mittel sind durch die Landesverordnung für 2009 bis 2012 auf 57,26 Mio. Euro gedeckelt.

Bei den Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund erhält, greift die Dynamisierung nach dem Regionalisierungsgesetz bereits in 2009, so dass im Jahr 2012 der Stand des Jahres 2006 überschritten wird.

Hätte sich das Land Schleswig-Holstein gegenüber den Kreisen und kreisfreien Städten so verhalten, wie es der Bund den Ländern gegenüber getan hat, müssten der Stadt Neumünster in den Jahren 2007 bis 2012 eigentlich insgesamt 150.000,00 € mehr an Zuschüssen für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung gestellt werden.

Damit die Kreise und kreisfreien Städte entsprechend den Zielen der Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel, weitere Gestaltungsspielräume nutzen und den anstehenden Herausforderungen im ÖPNV gerecht werden können, fordert die Stadt eine Dynamisierung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel entsprechend der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel, damit auch die Zuweisungen an die Kreise und kreisfreien Städte im Jahr 2012 wieder den Stand von 2006 erreichen.

7. Kapitel 2.4, Seiten 28 und 29, Abbildung 10 (Mobilität)

„In den Jahren 2005 und 2007 ließ die LVS das Mobilitätsverhalten der Einwohner in Schleswig-Holstein ab 14 Jahre untersuchen.“

(Stellungnahme)

In der Abbildung 10, Seite 29 (genutzte Verkehrsmittel nach Städten und Kreisen in Prozent – 2007) ist für Neumünster ein ÖV-Anteil von 3 % ausgewiesen. In der Untersuchung von 2005 beträgt der ÖV-Anteil in Neumünster 4 %. Nach der Farbdarstellung im Balkendiagramm und der Summe der Anteile in 2007 müsste der ÖV-Anteil in Neumünster 5 % betragen. Dieser Anteil von 5 %, der im Vergleich zu den anderen kreisfreien Städten sehr niedrig ist, stimmt aber mit den Ergebnissen einer Haushaltsbefragung in Neumünster im Jahr 2002 (ÖPNV-Anteil = 5,7 %) überein. Die LVS wird gebeten, in der Abbildung 10 den ÖV-Anteil für Neumünster entsprechend zu korrigieren.

8. Kapitel 4.2, Seite 56 (Tarif)

„Der Schleswig-Holstein-Tarif soll für alle Fahrten im Nahverkehr in Schleswig-Holstein außerhalb des HVV und zu den Nordseeinseln gelten. Durch die Einführung weiterer Preisstufen kann die finanzielle Belastung für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemindert werden.

Seit dem Jahr 2002 gilt der HVV-Tarif auch für Fahrten von Hamburg in die Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif be-

steht ein deutlicher Preisunterschied, insbesondere bei langen Fahrten und bei einzelnen Zeitkartensortimenten. Auf einigen Bahnverbindungen kommt es dadurch zu **vermeidbaren Mindereinnahmen**. Die Tarifbestimmungen des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs wurden in vielen Bereichen bereits harmonisiert.“

9. Kapitel 4.4, Seite 62 (Qualität und Fahrgastrechte)

„Qualitätssteuerung im öffentlichen Nahverkehr hat zum Ziel, den Erwartungen der Fahrgäste wie der potenziellen Kunden in vollem Umfang gerecht zu werden. Eine hohe Dienstleistungsqualität schafft zufriedeneren Fahrgäste und trägt somit maßgeblich zur Einnahmensicherung bei. Mit überzeugenden Qualitätsergebnissen rechtfertigt der öffentliche Nahverkehr gleichzeitig die ihm zufließenden Finanzmittel gegenüber einer breiten Öffentlichkeit.

Ein Großteil der Maßnahmen zur Qualitätssicherung wird von den Verkehrsunternehmen unmittelbar ergriffen, wenn eigene Beobachtungen oder Beschwerden von Kunden bzw. Aufgabenträger auf Qualitätsmängel hinweisen.

Mit der Fortentwicklung des Vertragswesens im SPNV hat in den vergangenen Jahren auch der Bereich der Qualitätssteuerung an Profil gewonnen. **Es ist sinnvoll, dass im Busverkehr schrittweise ein ähnlicher Gestaltungsprozess in Gang kommt.**

Land und LVS haben zusammen mit den EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) sowie Vertretern der Fahrgastverbände und des HVV ein einheitliches Qualitätsmanagementsystem entwickelt und Anfang 2005 mit Wirkung ab 2004 verbindlich eingeführt.

Neben den klassischen Methoden zur Erfassung und Bewertung der erbrachten Qualität hat sich im SPNV Schleswig-Holstein ein weiteres Element der Qualitätssteuerung etabliert. Seit Anfang bzw. Mitte 2006 sprechen Nord-Ostsee-Bahn und DB Regionalbahn Schleswig-Holstein ihren Fahrgästen gegenüber Kunden Garantien aus. Diese sehen ab einer Verspätung von 30 Minuten bzw. 60 Minuten eine tlw. Rückerstattung des Fahrscheinwertes vor.

Land und LVS streben eine landesweit einheitliche Kundengarantie an, bei der Fahrgäste ab einer Verspätung von 30 Minuten 50 % des Fahrpreises erstattet bekommen.“

10. Kapitel 4.5, Seite 65 (Wettbewerb und Verkehrsverträge)

„Das Land geht den Weg des Wettbewerbs im SPNV weiter. Mit der Verabschiedung der EU-Verordnung 1370 / 07 wird es ab Ende 2009 einen neuen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen geben.

Die Verordnung sieht grundsätzlich wettbewerbliche Vergabeverfahren vor. Die Direktvergabe ist als Ausnahme unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Im Busverkehr gewinnt der Genehmigungswettbewerb nach § 13 PBefG in Deutschland zunehmend an Bedeutung. Die Aufgabenträger in Schleswig-Holstein haben im Hinblick auf den Übergang in den Wettbewerb unterschiedliche Strategien entwickelt.

Das PBefG bietet hinsichtlich der Verfahrensregeln (Fristen, Ablauf etc.) nur einen unzureichenden Rahmen. Bis Ende 2009 ist das nationale Recht an die neue EU-Verordnung anzupassen. Leitlinie für eine Novellierung des PBefG und der ÖPNV-Gesetze der Länder sollte es sein, regionale Spielräume zu erhalten und zugleich die notwendige Transparenz und

Rechtssicherheit zu erreichen.“

11. Kapitel 4.6, Seite 69 (Organisation und Zusammenarbeit)

„Im ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein unterscheidet der Gesetzgeber bei der Zuständigkeit der Aufgabenträger zwischen dem Nahverkehr auf der Straße als Aufgabe der Kreise, kreisfreien Städte und einiger Städte und dem SPNV als Aufgabe des Landes. Gleichzeitig fordert der Gesetzgeber, dass die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regionalplanerischen und ökologischen Gründen zusammenarbeiten. Darüber hinaus sollen die Aufgabenträger darauf hinwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen Nahverkehrsangebotes zusammenarbeiten.“

Diese Organisationsgrundsätze haben sich bewährt und sollten unter Wahrung der Aufgabenträgerschaft im Sinne des ÖPNVG weiterentwickelt werden.

Das Land und die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein **sollten** ihre Zusammenarbeit verstärken, einen Verkehrsverbund Schleswig-Holstein gründen und eine noch intensivere Zusammenarbeit im Norden anstreben.“

Die Verwaltung geht davon aus, dass sich erst während der weiteren Zusammenarbeit der Aufgabenträger herausstellen wird, ob die Gründung eines Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein, in dem auch alle Verkehrsunternehmen des Landes rechtlich eingebunden sein müssen, tatsächlich notwendig wird.

12. Kapitel 5, Seite 72 (Nahverkehr bis 2025)

„Die Veränderungen der Mobilität der Menschen erfordern ein ausgebautes Verkehrssystem. Die Grundlagen in Kapitel 3. zeigen, dass der weitere Ausbau des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein volkswirtschaftlich notwendig und betriebswirtschaftlich sinnvoll ist.“

Um langfristig die Ansprüche der Kunden zu erfüllen, neue Fahrgäste zu gewinnen, und um nachhaltig den Modal Split zu verändern, muss der Bahn- und Busverkehr in Schleswig-Holstein als Gesamtsystem verbessert werden.“

13. Kapitel 5.1, Seite 72 (Angebotsmaßnahmen)

„Die Fortschreibung des SPNV-Angebotes umfasst eine Verdichtung des Angebotes, Neuordnung von Zugverbindungen und eine Optimierung der Anschlüsse.“

Tabelle 06: Szenario Perspektive:

Hamburg – Flensburg / Kiel

Erweiterung des Regionalexpressangebotes zwischen Kiel und Hamburg auf einen Halbstundentakt, Flügelung der Züge in Neumünster zur Weiterfahrt Richtung Flensburg (Anpassungsarbeiten im Bahnhof Neumünster).

Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster

Beschleunigung einiger Züge zu Expresszügen und Verdichtung des Angebotes, SPNV-Anbindung an den Hamburger Flughafen (Prüfung der Elektrifizierung).

Erläuterung siehe 3-Achsen-Konzept:

Die Schleswig-Holstein und Hamburg verbindenden Achsen aus Richtung Elmshorn / Itzehoe, Kaltenkirchen und Ahrensburg / Bad Oldesloe gehören auf Straße und Schiene zu den Strecken mit den höchsten Verkehrsaufkommen des Landes.

Das schon in naher Zukunft zu erwartende, weiter steigende Verkehrsaufkommen gerade auf diesen Strecken erfordert Anstrengungen, die Achsen zügig leistungsfähig auszubauen. So ist absehbar, dass auf der Achse Lübeck – Hamburg durch den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung bis 2018 die Kapazitätsreserven der bestehenden 2-gleisigen Strecke nicht mehr ausreichen werden.

Auf der Strecke Elmshorn – Hamburg werden die Verkehre bereits an der Kapazitätsgrenze abgewickelt. Für erwartete zusätzliche Verkehre ist dort schon heute kein Platz mehr. Auf der Achse Kaltenkirchen – Hamburg kann die Schiene gegenüber der Straße ihre erheblichen Potenziale aufgrund struktureller Nachteile (Fahrzeiten, Umsteigezwänge) nicht ausschöpfen; dies gilt es zu ändern.

Im Bereich des Schienenverkehrs weist der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) durch Aufnahme der Ausbauvorhaben auf den Strecken Hamburg – Elmshorn (mit 177,4 Mio. Euro verankert) und Hamburg – Lübeck (mit 405,8 Mio. Euro inkl. Elektrifizierung verankert) in die richtige Richtung.

Darüber hinaus ist auch die direkt nach Norden führende Achse Hamburg – Kaltenkirchen, die nicht Gegenstand des BVWP oder der Untersuchung zum Eisenbahnknoten Hamburg mit Zielhorizont 2025 ist, zu einer gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähigen Nahverkehrsachse zu entwickeln. Die Anfang 2008 vom Kreis Segeberg unter finanzieller Beteiligung des Förderfonds Nord bei der Metropolregion Hamburg, der Flughafen Hamburg GmbH sowie des Landes vergebene Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich noch 2008 eine Abschätzung der erforderlichen Investitionskosten ermöglichen und die Entscheidungsgrundlage dafür liefern, ob dieses Projekt durch eine standardisierte Bewertung voranzutreiben ist.

Stadt Regional Bahn Kiel (SRB)

Durch die Einführung eines Stadtbahnsystems wird der Nahverkehr in Kiel und die Anbindung der Region wesentlich verbessert. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2007 bestätigt mit einem Wert von 2,2 den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Im Zuge der SRB Kiel sind neben innerstädtischen Haltestellen weitere neue Bahnhöfe geplant, so auch in Neumünster-Tungendorf.

Prioritätenreihung innerhalb der Großprojekte

Das Land hält alle o. g. Maßnahmen für verkehrspolitisch bedeutsam und prüft für deren Finanzierung die Inanspruchnahme aller hierfür zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen. Eine Priorität für das 3-Achsen-Konzept stellt keine Absage an die SRB Kiel dar. Die Präferenz für die Verkehrsprojekte ergibt sich bei landesweiter Betrachtung aus ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrer Bedeutung für den Klimaschutz. Sollte es im Ergebnis der Finanzierungsprüfung zu einer Konkurrenz zwischen Verkehrsprojekten innerhalb des Landes kommen, würde Projekten mit dem größeren Nutzen für Verkehr und Klimaschutz der Vorzug gegeben.“

(Stellungnahme)

Die Stadt Neumünster begrüßt die dargestellten Großprojekte. Mit erster Priorität muss jedoch zur Erhöhung der Kapazität auf der Hauptstrecke Hamburg – Neumünster – Kiel das Ausbauprojekt auf der Strecke Hamburg – Elmshorn (Beseitigung des Engpasses) realisiert werden. Im Interesse der Stadt Neumünster als Logistikstandort muss im Hinblick auf die Feststellung in Kapitel 2.1 (Seite 16) bei den Ausbaumaßnahmen auch die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs berücksichtigt werden.

Die Stadt Neumünster hat auch ein besonderes Interesse an den Verbesserungsmaßnahmen auf der Strecke Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg zur Stärkung der Entwicklungsachse „Nordgate“.

14. Kapitel 5.1, Seite 85 (Buslinien-Grundnetz)

„Die Angebotsmaßnahmen für den Bahnverkehr erreichen in Verbindung mit einem optimierten Busangebot einen noch höheren Fahrgastnutzen. Mindestvoraussetzung ist eine durchgängige Abstimmung des Busverkehrs mit dem integralen Taktfahrplan (ITF) auf der Schiene. Perspektivisch sollte eine deutliche Ausweitung des Busangebotes zu einem Buslinien-Grundnetz mit einheitlichem Taktgefüge angestrebt werden.

Der Aufbau des landesweiten Grundnetzes sollte hauptsächlich auf der Einbindung aller Ober-, Mittel- und Unterzentren sowie ländlichen Zentralorte des Landesentwicklungsplanes basieren. Bei der Linienführung sind bestehende und bewährte Strukturen, wie z. B. überregionale Schnellbuslinien sowie die Busgrundnetze der einzelnen Kreise gemäß den jeweiligen Regionalen Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen.

Generell sollten dabei konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden werden. Eine Ergänzung ist immer dann sinnvoll, wenn dadurch eine Taktverdichtung erreicht wird, die vom SPNV kurz- bis mittelfristig alleine nicht erbracht werden kann. Dies ist auf eingleisigen Strecken mit fehlenden Kreuzungspunkten der Fall.

Das Buslinien-Grundnetz sollte an den Bahnhöfen in das ITF-System des SPNV integriert werden. Stadtbusverkehre haben eine besondere Bedeutung bei der Feinerschließung insbesondere der Mittel- und Großstädte.“

(Stellungnahme)

Der Hauptbahnhof Neumünster (Abbildung 32) ist ITF-Knoten für die Regionalbuslinien 3525 Neumünster – Hohenwestedt und 360 Neumünster – Wankendorf – Ascheberg – Plön.

Hinweis: In der im Internet eingestellten Kurzfassung (Auszug aus dem LNVP) ist in der Abbildung 32 die Buslinie 3525 Neumünster – Hohenwestedt nicht dargestellt. Wir gehen davon aus, dass die Fassung im Entwurf des 3. LNVP richtig ist.

15. Kapitel 5.2, Seiten 86 - 89 (Finanzierung)

„Die Investitionskosten bei Realisierung der Maßnahmen der Fortschreibung betragen insgesamt etwa 35 Mio. Euro. Die Finanzierung kann aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln erfolgen.

Die Kosten für die Bestellung des Nahverkehrsangebotes steigen ebenfalls an, aber geringfügiger als die Erlöse. Die Effekte des Wettbewerbs sowie der Nachfrage- und Tarifsteigerung führen dazu, dass nach Umsetzung der Fortschreibung trotz verbesserter Angebotsqualität und der allgemeinen Preissteigerung kaum höhere Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand notwendig sind.

Entwickeln sich die Regionalisierungsmittel wie derzeit angenommen, entspannt sich die finanzielle Situation des Landes leicht. Noch nicht absehbar sind die Auswirkungen der Revision der Regionalisierungsmittel und der Aufhebung der GVFG-Zweckbestimmung im Jahr 2014.

Im Busverkehr wird davon ausgegangen, dass eine Verbesserung des Angebotes ohne wesentliche höhere Finanzierungsbeiträge z. T. aufgrund von Optimierungen bei der Erstellung bzw. Bestellung der Leistung möglich ist.

Die Investitionskosten für alle Maßnahmen der Perspektive werden etwa 500 bis 700 Mio. Euro betragen. Davon allein 300 bis 500 Mio. Euro für den Ausbau der Strecken Elmshorn – Pinneberg und Hamburg – Ahrensburg. Die Finanzierung dieser Maßnahmen muss größtenteils aus Bundesmitteln erfolgen. Dennoch kann die Perspektive mit den vorhandenen Bundes- und Landesmitteln voraussichtlich nicht vollständig finanziert werden.

Folgende weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind daher zu prüfen:

Effizienzgewinne im SPNV-Angebot

Der Zuschussbedarf für die einzelnen Bahnlinien beträgt im Jahr 2006 zwischen 0 und 10 Euro je Zugkilometer. Eine leichte Senkung des Zuschussbedarfes für das SPNV-Angebot ist durch weitere Wettbewerbsverfahren möglich.

Effizienzgewinne im Busangebot

Bei einem landesweiten jährlichen Angebot von 90 Mio. Fahrplankilometern stehen dem Bus-ÖPNV in Schleswig-Holstein jährlich ca. 300 Mio. Euro aus Fahrgeldeinnahmen (incl. Schulträgeranteilen), Ausgleichsleistungen und ÖPNV-Mitteln zur Verfügung. Die Angebotskosten sind je nach Bedienungsgebiet unterschiedlich. Die Effizienz des Busangebotes sollte, analog zum Vorgehen im SPNV, geprüft werden. Optimierungsmöglichkeiten sollten für Angebotsausweitungen im Busverkehr genutzt werden.

Beteiligung der Wirtschaft

Einzelne Wirtschaftsunternehmen haben den Nutzen des Nahverkehrs entdeckt und Buslinien oder Bahnhöfe eingerichtet bzw. mit finanziert (z. B. Bahnhöfe Dodenhof oder Kiel-Hassee Citti-Park). Im HVV wird ca. 1/3 der Zeitkarten durch die Arbeitgeber mit ca. 10 Euro monatlich bezuschusst, da auch diese Arbeitgeber den Nutzen des Nahverkehrs erkannt haben. Touristische Einrichtungen geben jenen Kunden, die mit dem Nahverkehr anreisen, Rabatte auf Eintrittskarten und fördern damit die Nutzung des Nahverkehrs.

Beteiligung privater Investoren

Durch die Partnerschaft mit privaten Investoren kann die Umsetzung von Maßnahmen gegenüber einer konventionellen Realisierung beschleunigt und erleichtert werden.

Beteiligung der Städte und Gemeinden

Insbesondere dort, wo kommunale Gebietskörperschaften zusätzliche Nahverkehrsangebote

(Bahn und / oder Bus) wünschen, sollte die Möglichkeit einer Mitfinanzierung geprüft werden.

Fahrpreise

Die Tarife sollten marktorientiert weiterentwickelt werden.

Finanzmittel des Bundes

Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von derzeit jährlich 1,5 % sollte angehoben werden. Der Bund sollte den Ländern erhöhte Mittel für Investitionen zur Verfügung stellen.“

Stellungnahme

Die Stadt Neumünster unterstützt die Forderung nach einer Erhöhung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Zugleich fordert die Stadt Neumünster aber auch, an einer evtl. Erhöhung zu partizipieren, indem dann eine entsprechende Dynamisierung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel erfolgt.

16. Stellungnahme der Stadt Neumünster

Die Verwaltung hat den Text der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme der LVS zur Fristwahrung online zugeleitet, mit dem Vorbehalt der Zustimmung der Ratsversammlung der Stadt Neumünster in der Sitzung am 02. / 03.12.2008.

Da der LNVP nur den Rahmen für die Entwicklung des SPNV in Schleswig-Holstein darstellt, bestehen im Zuge der Realisierung der einzelnen Maßnahmen für Betroffene weitergehende Möglichkeiten der Beteiligung.

In Vertretung

Arend
Erster Stadtrat

Anlagen:

1. Auszug aus dem Entwurf des 3. LNVP (Inhaltsverzeichnis, Vorwort und Kurzfassung)
2. Stellungnahme der Stadt Neumünster vom 31.10.2008