

Verkehrspolitischer Beirat der LVS

LVS Schleswig-Holstein, 06.03.2013

Themen

1. Ausschreibung Netz West
2. Vierter LNVP
3. Online-Ticket
4. Bahnangebot Glückstadt und Pinneberg

Produkte:

- Express HH Altona – Westerland
- Bahn Itzehoe – Heide

Fahrplan:

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

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

Betreiber 2005-2015:
Nord-Ostsee-Bahn GmbH

Netzlänge: 238 km; 19 Stationen



1) Geringe Infrastrukturkapazität - insbesondere

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

Folgen:

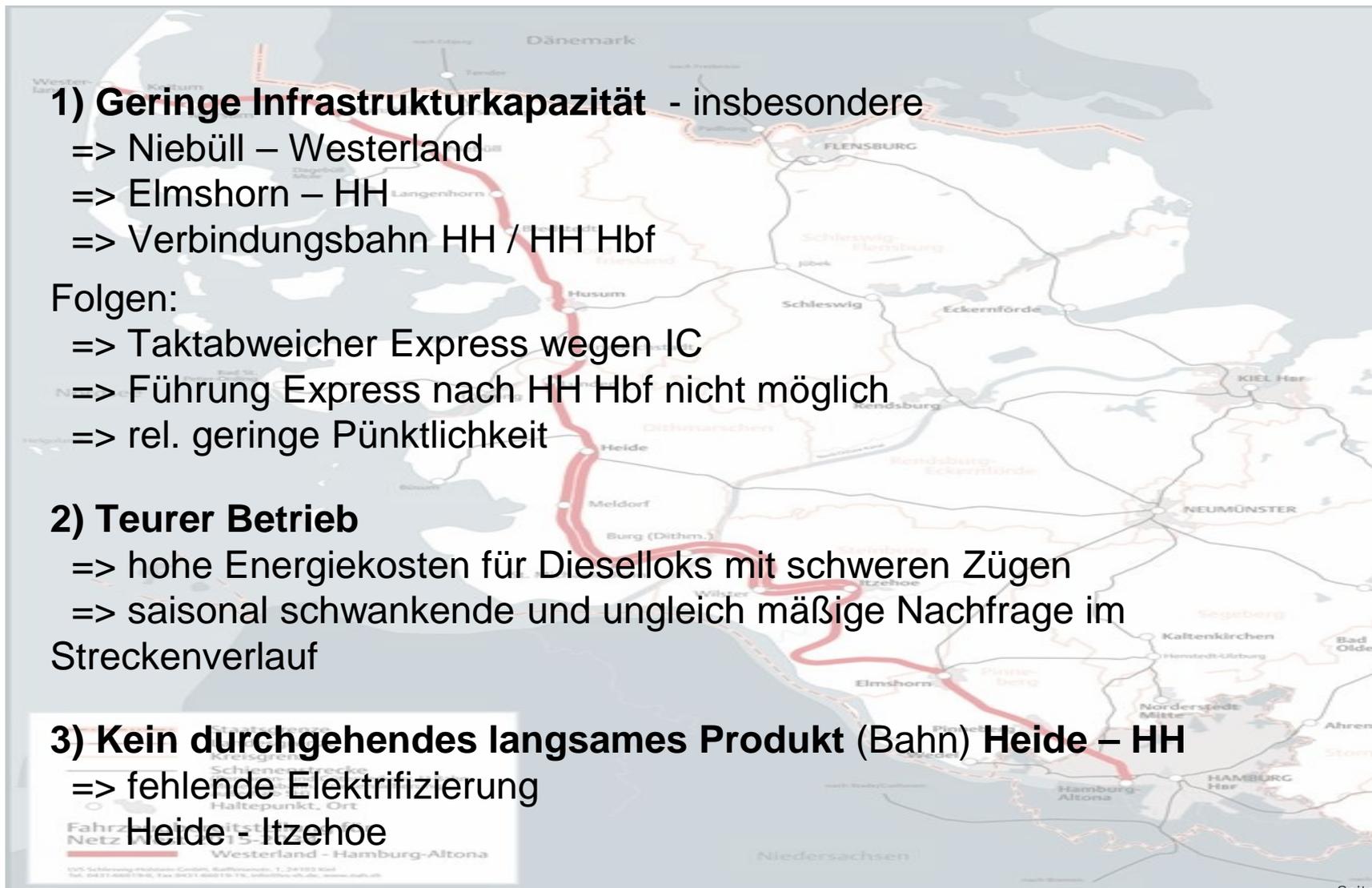
- => Taktabweicher Express wegen IC
- => Führung Express nach HH Hbf nicht möglich
- => rel. geringe Pünktlichkeit

2) Teurer Betrieb

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

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

- => fehlende Elektrifizierung
- Heide - Itzehoe



Wiedereinsatzgarantie (WEG) Land SH => NOB/HSH

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

Folgevergabe in zwei Teilen

Teil 1: Fahrzeugbereitstellung

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

Teil 2: Verkehrsleistung (mit vorgegebenen Fahrzeugen)

- Vergabeverfahren für Mitte 2013 – Mitte 2014 geplant

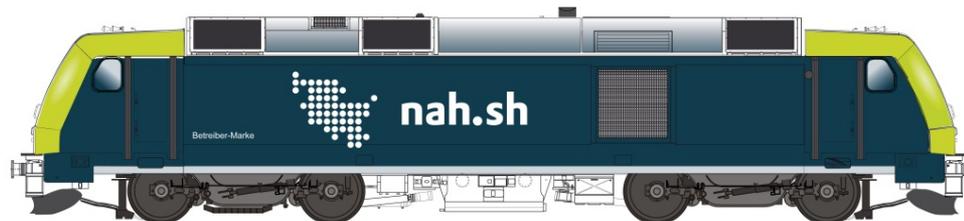
LVS erwartet keine wesentlichen Einsparungen für Folgevergabe 2015-2025

Vertragsgestaltung grundsätzlich: ,Optimierung des Status Quo‘

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

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

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



Geplante Verbesserungen:

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

Optionale Verbesserungen - abhängig von Ausschreibungsergebnis (€):

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

Was bisher geschah...

- Beschreibt konkret Umfang, Qualität, Kosten und Finanzierung des SPNV bis 2002



- Entwicklung Gesamtsystem ÖPNV
- Neue Organisationsformen



h Gesamtsystem des



- Weiterentwicklung des bisherigen Nahverkehrs auf hohem Niveau (trotz schwieriger finanzieller Lage)
- Mehr Menschen in den Nahverkehr, Marktanteile steigern
- Demografischer und Klimawandel
- „noch bessere“ Angebote, deutlich mehr Kapazitäten, attraktivere Fahrpreise...
- Perspektive 2025



- Nahverkehrsplan für Mobilität
- Weiterentwicklung des Gesamtsystems, z. B. SH-Tarif 2.0, Echtzeitinformation, Anschlusssicherung, nah-sh-Garantie auch im Bus? Ausbau der Marke „nah.sh“, Tourismus und Mobilität
- Stärkerer Fokus auf die (potenziellen) Kunden des Nahverkehrs
- Revision Finanzierungsmittel
- Zielvorgaben (z. B. beim Modal Split)
- neues Wettbewerbskonzept SPNV (/ Bus?)
- Organisation (Verkehrsverbund SH)
- Neben 5-Jahre-Zeitraum (Band I) wieder eine Langfristperspektive (Band II)



2. Vierter LNVP - Fokus Milieus



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

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

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

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

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

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

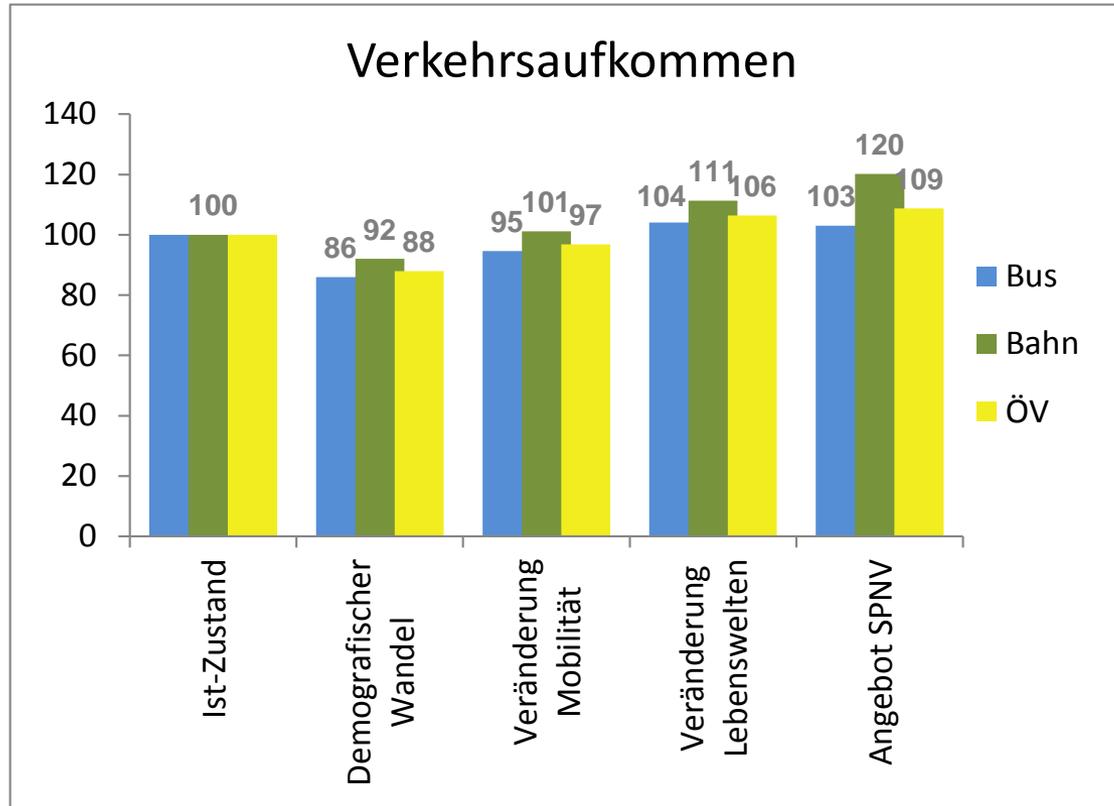
In der Information gibt es ein Häuschen mit Fahrplänen, **aber man sieht nicht, wie das Haltestellen-Netz funktioniert und wo sie sind.** Fährt er ab ZOB oder ab einer anderen Haltestelle?“
(NF, Best Ager)

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

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

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

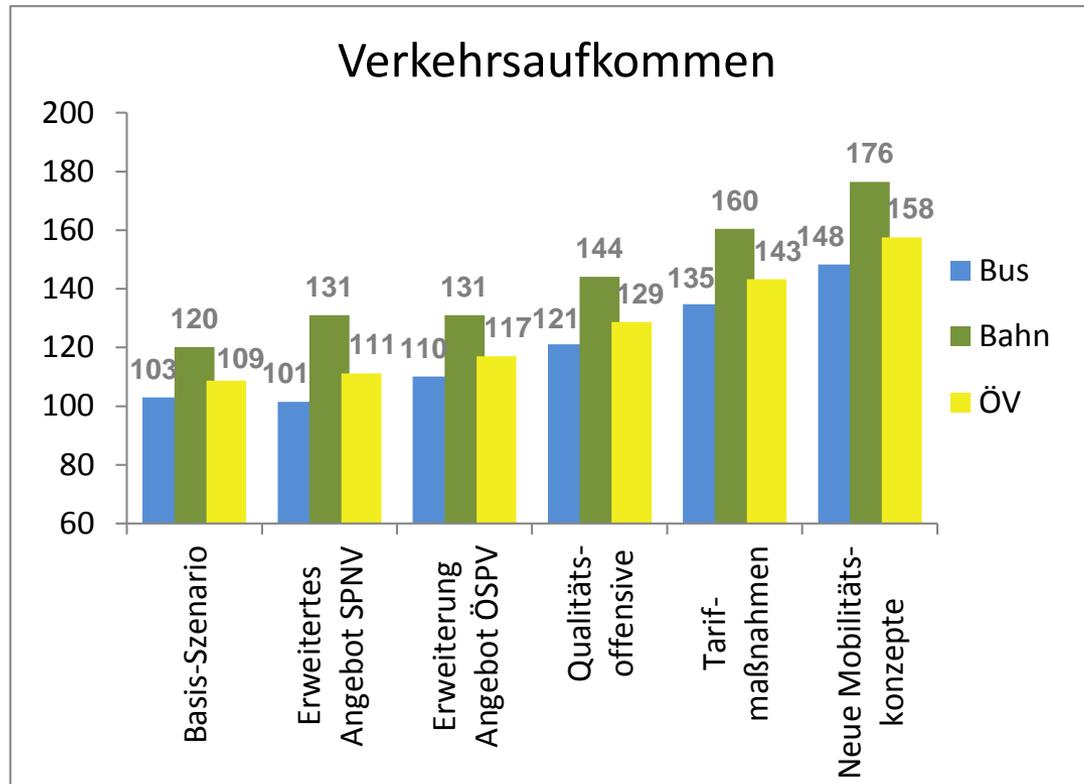
Quelle: NIT (2012): Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein (in Bearbeitung, im Auftrag der LVS)



Personen ab 14 Jahren

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

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



Personen ab 14 Jahren

Die Nachfrage im Bahnverkehr steigt um 56 Prozentpunkte.

Beim Bus betragen die Nachfragesteigerungen über 40 Prozentpunkte.

Weiterentwicklung des Online-Tickets

- Start im Herbst 2012 für Einzelfahrkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten und Fahrradkarten des SH-Tarifs ab Preisstufe 4, Ticket wird personalisiert und ausgedruckt.
- Gegenwärtig laufen Verbesserungen an der Shop-Technik und an der Verknüpfung zu den anderen Informationssystemen (Fahrplanauskunft etc.)
- Gespräche mit den Verkehrsunternehmen über die Weiterentwicklung des Online-Tickets zu einem echten mobilen Ticket für mobile Endgeräte laufen

Weiterentwicklung des Online-Tickets

- Möglichkeiten des anonymen Online-Ticket-Erwerbs als Alternative zum anonymen Kauf an Automaten, in den Vertriebsstellen oder bei Busfahrern werden geprüft.
- Erste Gespräche hierzu mit dem Vertriebsdienstleister Hamburger Hochbahn (Betreiber des Online-Shops) und der NSH als Vertreterin der beteiligten Verkehrsunternehmen fanden statt.
- Gegenwärtig ist dabei noch nicht klargeworden, wie ein anonymes Onlineticket dennoch den erforderlichen Missbrauchsschutz bieten und ohne aufwändige ergänzende Technik (Chipkarte o.ä.) auskommen könnte. Gleichwohl sind alle Beteiligten offen dafür, hier sinnvolle Lösungen zu suchen.

Glückstadt: Gründe für den neuen Fahrplan

- Regelmäßig zum Hamburger Hauptbahnhof: Für die allermeisten Reisenden ist Hamburg Hbf das attraktivere Ziel als Hamburg-Altona. Gleichwohl sind in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge von und nach Hamburg-Altona nötig.
- Die NOB kann nicht mehr in Glückstadt halten. Dafür gibt es drei Gründe:
 1. Im neuen Fahrplan für das Bahnnetz Mitte ab 2014 mit dem Halbstundentakt Kiel – Hamburg und dem Stundentakt Flensburg – Hamburg ist es fahrplantechnisch nicht möglich, eine „langsame“ NOB wie heute zu fahren.
 2. Es ist seit Jahren (fast) einhellige Forderung der Westküste, die Marschbahnzüge zu beschleunigen und die Gesamtfahrzeit Hamburg – Westerland unter drei Stunden zu drücken (Beschleunigung um 5-6 Minuten).
 3. Ohne den Halt in Glückstadt ist eine Kurzwende der NOB in Hamburg möglich, die eine Zuggarnitur einspart und durch die geringeren Kosten die dauerhafte Finanzierung des Angebots an der Westküste sichert. Das gilt insbesondere auch für die Neuausschreibung.

Fahrplan ab Dezember 2014 (Entwurf)

Glückstadt - Hamburg

verkehrt ab 5:11 Uhr stündlich

Richtung HH	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE										
Glückstadt	4:27	5:11	5:27	6:11	6:27	7:11	7:27	8:11	9:11	10:11	...	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:27	22:27	23:27	0:27
Hamburg-Altona	5:06		6:06		7:06		8:06				...						22:06	23:06	00:06	1:06
Hamburg Hbf	-	5:54	-	6:54	-	7:54	-	8:54	9:54	10:54	...	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	-	-	-	-

Hamburg - Glückstadt

verkehrt ab 6:06 Uhr stündlich

Richtung Glück.	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	
Hamburg Hbf	-	6:06	7:06	...	14:06	-	15:06	...	16:06	-	17:06	-	18:06	19:06	20:06	21:06	-	-	-	-
Hamburg-Altona	5:26*			...		14:55		15:55		16:55		17:55					21:55	22:55	23:55	0:55
Glückstadt	5:50	6:50	7:50	...	14:50	15:50	16:31	16:50	17:31	17:50	18:31	18:50	19:50	20:50	21:50	22:32	23:32	0:32	1:32	

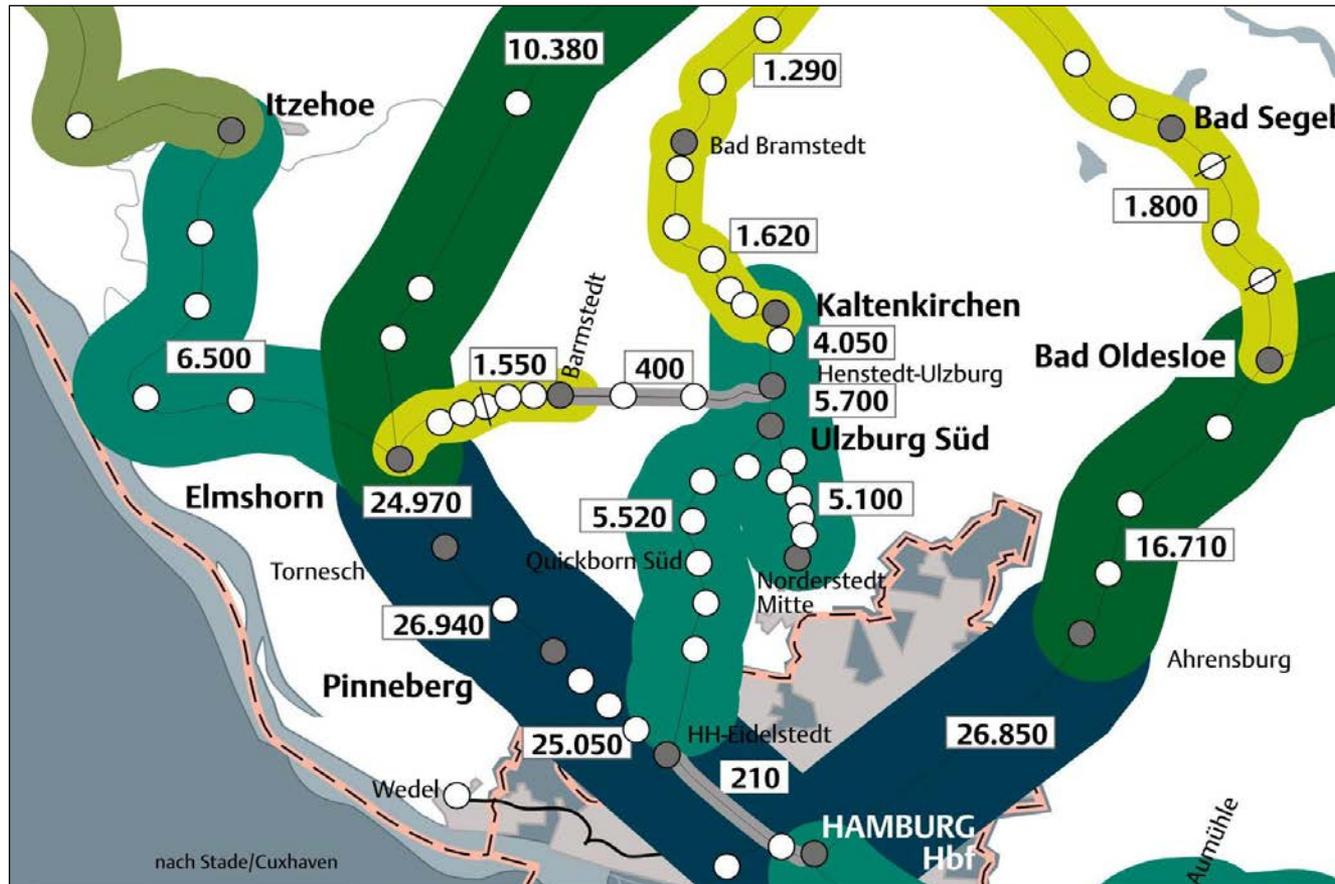
*Zug beginnt erst in Pinneberg.

Alle Fahrplanangaben ohne Gewähr.

Finanzierungsvorbehalt!

- ***6. Februar: Diskussion mit Verkehrspolitikern (MdL) in Glückstadt (Land und LVS hatten sich dazu eingeladen)***
- ***Lutz Thieme (Berater der Stadt Glückstadt) diskutiert mit LVS***
- ***LVS und DB Netz prüfen gemeinsam, ob weitere Züge fahrbar wären (auch Beteiligung von Thieme - Gespräch mit der Regionalleitung Nord am 27. Februar).***
- ***Verhandlungen mit der NBE, zuletzt 04. März***
- ***Land und LVS prüfen, wie die Option „Halt Glückstadt“ in die Ausschreibung Netz West aufgenommen werden kann.***

Verkehrsnachfrage 2011 (Mo – So, tägl.)



Pinneberg: Neuer Fahrplan ab Dezember 2014

- Stundentakt nach Hamburg Hbf, Stundentakt nach Hamburg-Altona, HVZ-Verstärker nach Hamburg-Altona, S-Bahn wie heute im Zehnminutentakt
- 20-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit (in der Nebenverkehrszeit zwei Züge pro Stunde) Richtung Elmshorn
- Zwei Verbindungen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit aus und in Richtung Kiel mit schnellem Umstieg in Elmshorn, in der Nebenverkehrszeit eine schnelle Umsteigeverbindung
- Zusätzlich morgens zwei RE in Richtung Kiel, abends weitere RE aus Richtung Kiel
- Erstmals morgens zwei direkte RE Richtung Rendsburg und Flensburg
- Durch Entfall des regelmäßigen Haltes der Züge von Kiel insgesamt weniger Zughalte in Pinneberg, aber mehr freie Sitzplätze durch neu sortierten Bahnverkehr mit den neuen Städteexpress-Zügen der Nordbahn zum Hauptbahnhof

Pinneberg: Gründe für den neuen Fahrplan ab Dezember 2014

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

Die neuen Fahrzeuge der nordbahn



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