

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Ulrich Seibt
Dorfstraße 3, 21493 Basthorst
Telefon 041 59/82 5098
Fax 041 59/82 5099
E-Mail ulrich.seibt@art-lab.com

29. Oktober 2008

SH – 305 – 2008 LNVP

Betr.:

Entwurf des dritten landesweiten Nahverkehrsplanes für Schleswig-Holstein
– Stellungnahme –

Sehr geehrte Damen und Herren,

grundsätzlich begrüßen wir den Entwurf des LNVP und die möglichen Perspektiven, die eröffnet werden. Im Folgenden werden wir unsere Hinweise, Bemerkungen und Kritiken chronologisch nach der Seitenzahl aufführen.

S. 15 und S. 17

Zu den Trassensicherungsverträgen werden wir am Ende eine ausführlichere Stellungnahme abgeben.

S. 17

Kapazitätsengpässe: Die Strecke Husum–Jübek sollte mit aufgenommen werden. Es müsste eine Kreuzung in Ohrstedt gebaut werden. Die Probleme in der letzten Zeit auf der Marschenbahn haben dies gezeigt. Es ist nicht einzusehen, dass der Nahverkehrskunde immer wieder auf den Bus umsteigen muss.

S. 23

Sehr zu begrüßen ist Ihre aufgeführte Umweltbilanz.

S. 27

Es sollte noch deutlicher herausgearbeitet werden, dass die Schieneninfrastruktur einschließlich der Bahnstationsstruktur nicht unbedingt zukünftig bei der DBAG angesiedelt sein muss. Das Land hätte mit Sicherheit mehr Einflussmöglichkeiten bei einer eigenen Infrastrukturgesellschaft (wie bei der AKN). Damit wäre sehr wahrscheinlich eine Kostensenkung verbunden.

S. 47 und S. 61

Das Potenzial der Urlauber als Nahverkehrskunden wird viel zu wenig genutzt. Wichtig wären sinnvolle tarifliche Angebote. Leider ist es nicht üblich, in dem touristischen Werbematerial die Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus aufzuführen. Hier sollte eine wesentlich stärkere Einflussnahme beispielsweise durch die LVS erfolgen. In den meisten Lageplänen sind nur Straßen aufgeführt, es gibt fast nie einen Hinweis auf eine bestehende Eisenbahnlinie.

S. 48 bis 51

Hervorragend finden wir Ihre Beispielrechnung.

S. 55

Wir meinen, dass doch versucht werden sollte, mehr neue Bahnhöfe zu eröffnen. Beim Umbau von Bahnhöfen sollte auf mehr Kapazitätsreserven geachtet werden. Fortgesetzt werden sollte zum Beispiel das Fördern von Hinweisschildern zu den Bahnhöfen.

S. 56

Es werden zu viele Einzelfahrkarten verkauft. Zwischen Zeit- und Einzelkarten sollte es die Möglichkeit von Rabatten geben.

S. 59

Es sollte sicher gestellt werden, dass gedruckte Fahrpläne immer den potenziellen Kunden zur Verfügung stehen.

S. 62

Beschwerden von Kunden sollten bei einer neutralen Stelle auflaufen und nicht nur bei den Verkehrsunternehmen.

S. 63

Die LVS müsste mehr Einfluss nehmen können auch auf die Stationsbetreiber mit einem Bonus-Malus-System.

S. 67

Leider hat sich gezeigt, dass die Nachbar-Aufgabenträger nicht die S-H-Strecken optimal betreiben. Der Hanse-Express ist für die Relation Hamburg–Büchen kein besonders gutes Angebot. Die möglichen Fahrgastpotenziale werden nicht gewonnen. Hier sollte dringend eine Verbesserung erfolgen. Wo bleibt die mögliche Verbindung Lübeck–Schwerin?

Die Regionalexpress-Züge Hamburg–Schwerin bedürfen einer sinnvollen Verknüpfung mit dem RE Richtung Berlin (wo bleibt der RE Hamburg–Ludwigslust–Berlin?). – Gutachten für den deutschen Bundesrat belegen, dass der Fernverkehr der DBAG sich aus der Fläche zurückziehen wird. Es wäre sinnvoll, mögliche alternative Handlungskonzepte im LNVP aufzuzeigen. Die Idee »Deutschland-Takt« könnte hilfreich sein.

S. 69

Die Infrastruktur-Agentur sollte dringend aufgebaut werden und auch für Busverkehr zuständig sein (im Rahmen eines Verkehrsverbundes).

S. 73

Die Verbindung Hamburg–Büchen hat mehr Fahrgastpotenzial. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind kontraproduktiv. Es werden Verstärkerzüge in der HVZ benötigt. Die S-Bahn müsste in Reinbek wenden können.

S. 79

Langfristig sollte für die Strecke Hamburg–Büchen eine genaue Analyse erfolgen. Wahrscheinlich würde sich ergeben, dass es mehr Überholgleise geben müsste, ein zusätzliches Abstellgleis in Büchen nötig wird und die Zweisystem-S-Bahn eine viel zu lange Fahrzeit benötigt.

S. 81

Wir wundern uns darüber, dass es nur ein Drei-Achsen-Konzept gibt. Wo bleibt die Achse Hamburg–Büchen–Hagenow? Wie schon oben erwähnt, werden die möglichen Fahrgastpotenziale nicht genutzt.

S. 83

Die Fahrzeuge des SPNV in S-H sollten alle untereinander kuppelbar sein.

S. 85

Das Buslinien-Grundnetz wird begrüßt, aber es sollten auch Erholungs- und Kurorte mit eingebunden werden wie Damp 2000, Friedrichskoog, Schlüttsiel und andere.

Zukunft des Schienenverkehrs

Da nicht sicher ist, wie die Mobilität auf der Straße sich weiter entwickeln wird, sollte das System Schiene besser geschützt und auch ausgebaut werden. Es gibt bisher keine schlüssigen Konzepte für die »Nach-Erdölzeit«. Die Realisierung des Wasserstoffautos verschiebt sich »in jedem Jahr um zehn Jahre«. Leistungsfähige Akkus sind für den Elektroantrieb noch nicht vorhanden. Sie benötigen spezielle Materialien, die in absehbarer Zeit auch knapp werden. Hier ergibt sich jetzt ein Systemvorteil für die Schiene. Hier kann heute schon in großem Maße mit der Elektroenergie gearbeitet werden. Folgende Maßnahmen wären deshalb mittel- und langfristig zu planen:

1. Es sollten mehr Strecken in S-H elektrifiziert werden.
2. Die Planung der Entwicklung von Akku-Triebfahrzeugen sollte veranlasst werden (Fahren und Laden unter Fahrdracht – fahren mit Akku auf Nebenstrecken). Schleswig-Holstein hat gute Erfahrungen mit Akku-Triebfahrzeugen (ETA 150) in den 70-er Jahren gemacht.
3. Es sollte eine Trassensicherung in einem viel größeren Ausmaß als bisher betrieben werden. Beispiel: Die Trasse Neumünster–Ascheberg muss geschützt werden, denn damit bleibt die Einfahrt in die Stadt zu dem von anderen Linien genutzten Bahnhof erhalten und wird nicht überbaut. Auch die Durchfahrten durch die Dörfer bleiben erhalten. In Schleswig-Holstein gibt es noch mehrere Trassen, die gesichert werden müssten. Die Flächen könnten zwischenzeitlich anders genutzt werden, müssten aber im Zugriff der öffentlichen Hand bleiben (Hinweis: Es ist uns bekannt, dass dieses eine Aufgabe der Politik wäre: Bahntrassen-Sicherungsgesetz).

Die uns bekannten Verkehrsprognosen berücksichtigen nicht, dass die erdölbasierten Treibstoffpreise weiter steigen werden und wir echte Alternativen für eine Mobilität für alle Bürger benötigen. Dafür scheint die Elektroenergie in Kombination mit dem System Schiene besonders geeignet zu sein. Da der Reibungswiderstand auf der Schiene nur 1/10 des Widerstands auf der Straße beträgt, ist auch der Energieverbrauch logischerweise erheblich geringer. Damit würden wir die Umwelt deutlich schützen können.

Verfasser: Gerhard Boll

Mit freundlichen Grüßen i. A. Ulrich Seibt