



<b>Beschlussvorlage öffentlich</b>	Vorlage-Nr: <b>VO/2021/698</b>	
- öffentlich -	Datum: 18.01.2021	
Fachbereich Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin	
	Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
<b>Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der KielRegion</b>		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalentwicklungsausschuss spricht sich für eine Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der KielRegion aus und beauftragt die Verwaltung, mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger Gespräche über den Ausbau des SPNV in der Region aufzunehmen.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

### **2. Sachverhalt:**

Die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der KielRegion – die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, sowie die Landeshauptstadt Kiel – haben mit dem Masterplan Mobilität die Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Verkehrssektors geschaffen. In ihrer Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße und auf dem Wasser haben diese nun begonnen, die im Masterplan Mobilität formulierten Maßnahmen als „Schlüsselprojekte“ umzusetzen. Solche Schlüsselprojekte sind u.a. die Gestaltung des Regionalbusverkehrs nach den Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF), kundenorientierte Profilierung starker, attraktiver Busachsen, Ausweitung des Fahrplanangebotes im Regional- und Kieler Stadtverkehr und bedarfsgesteuerte Bedienformen wie Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) zur Flächenerschließung.

Als weiteres Schlüsselprojekt wurde im Masterplan Mobilität auch der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region formuliert. Dies mit dem Ziel eines erweiterten Regionalbahn-Systems im attraktiven Taktverkehr und mit neuen Haltepunkten. Das System soll mittelfristig das Rückgrat des ÖPNV in der KielRegion bilden, auf das Zubringerlinien und Anschlussknoten ausgerichtet werden.

Da der Ausbau der SPNV-Angebote für die Verkehrsentwicklung der Region von großer Bedeutung ist haben die drei Aufgabenträger ein gemeinsames Schreiben abgestimmt, welches als Resolution adressiert an den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus dem Land als SPNV-Aufgabenträger die Erfordernisse der Region bezüglich des SPNV-Ausbaues verdeutlichen soll.

Der Entwurf des Schreibens, welches in der Form auch in die Gremien der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön gebracht wird, ist als Anlage beigefügt.

**Relevanz für den Klimaschutz:**

Der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region ist ein Schlüsselprojekt des Masterplans Mobilität. Durch die damit verbundenen Potentiale der Verkehrsverlagerung wird das CO<sub>2</sub>-Einsparpotential im Masterplan als hoch bezeichnet.

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Anlage/n:**

Entwurf Schreiben an Minister

Sehr geehrter Herr Minister,

wir bitten Sie, sich für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der dafür benötigten Infrastruktur in der KielRegion einzusetzen.

Mit dem Kampf gegen den Klimawandel und dem damit einhergehenden Handlungsdruck zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen sehen sich Politik und Verwaltungen aller Ebenen einer gewaltigen Herausforderung gegenüber. Hiervon betroffen ist auch der Verkehrssektor. Er verursacht einen erheblichen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), der maßgeblich zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Menschen beiträgt, ist deshalb Bestandteil einer zeitgemäßen Mobilitätsstrategie mit dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Auch an anderer Stelle entfaltet der ÖPNV großen Nutzen. Er trägt zur Entlastung von Engpässen im Straßennetz bei, sichert die Mobilität der nur eingeschränkt über ein KFZ verfügenden Bevölkerungsteile und wertet Standorte auf – für gewerbliche, Dienstleistungs-, Freizeit- oder Wohnfunktion. Ein verbessertes öffentliches Verkehrsangebot stärkt die Oberzentren in ihrer überörtlichen Versorgungsfunktion und trägt dazu bei, die Infrastruktur Zentraler Orte und wichtiger Achsen zu unterstützen. Mithin kommt dem ÖPNV eine bedeutende Funktion im Sinne der Daseinsvorsorge, aber auch der landes- und regionalplanerischen Ziele bzw. Grundsätze zu.

Ein Teil dieses öffentlichen Verkehrsangebotes ist schon immer der SPNV. Er stellt das leistungsstarke Grundgerüst bereit, auf das die sonstigen Verkehre ausgerichtet sind. In den letzten Jahrzehnten ist durch die Schienenverkehrspolitik des Landes in dieser Hinsicht bereits viel erreicht worden, auch für die KielRegion. Dafür möchten wir unseren Dank aussprechen.

Im Sinne o.g. Herausforderungen ist allerdings weiterer Handlungsbedarf vorhanden. Die oben dargelegte Grundfunktion des Schienenverkehrsangebotes für den gesamten öffentlichen Verkehr muss aus unserer Sicht erweitert werden, um mit den Anforderungen aus der Verkehrswende, aus geänderten Nutzungsansprüchen und aus dem erweiterten Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung Schritt halten zu können. Der heutige Stand dieser Entwicklung im Verkehrsbereich Schiene in Schleswig-Holstein ist bereits, am bestehenden Bedarf gemessen, defizitär. Die Schiene leistet nicht das, was nötig wäre, um in einem integrierten Verkehrsangebot einen systemgerechten Beitrag zu leisten. Die zeitliche Prognose sieht dementsprechend noch weniger gut aus.

Nicht umsonst werden im Entwurf zum neuen Landesentwicklungsplan eine Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in den Verdichtungsräumen, eine Ausrichtung von Schienenverkehren so, dass sie einen erheblichen Anteil des erwarteten Verkehrszuwachses und einen möglichst hohen Anteil der Pendlerverkehre übernehmen können sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Zentralen Orte als landesplanerische Grundsätze aufgeführt. Auch das Szenario „Plus 50%“ im letzten Landesweiten Nahverkehrsplanes beschreibt, welche Anstrengungen notwendig sind, um merkliche Verlagerungswirkungen vom motorisierten Individualverkehr hin zum SPNV zu bewirken.

Es gilt dabei, ebenfalls in Übereinstimmung mit den landesplanerischen Grundsätzen, sich an funktionalen, über die kommunalen Grenzen hinausgreifenden Räumen zu orientieren und in diesem Rahmen Lösungen zu finden. Folgerichtig haben unsere drei Gebietskörperschaften der KielRegion den gemeinsamen Masterplan Mobilität beschlossen. Darin sind mit Zeithorizont 2035 die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der „Verkehrswende“ festgehalten.

In ihrer Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße und auf dem Wasser haben diese nun begonnen, die im Masterplan Mobilität formulierten Maßnahmen als „Schlüsselprojekte“ umzusetzen. Solche Schlüsselprojekte sind u.a. die Gestaltung des Regionalbusverkehrs nach den Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF), kundenorientierte Profilierung starker, attraktiver Busachsen, Ausweitung des Fahrplanangebotes im Regional- und Kieler Stadtverkehr und

bedarfsgesteuerte Bedienformen wie Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) zur Flächenerschließung. Ganz wesentlich ist hierbei auch die von der Landeshauptstadt Kiel mit Nachdruck verfolgte Konzeption eines höherwertigen trassengebundenen ÖPNV-Systems.

Als weiteres Schlüsselprojekt wurde im Masterplan Mobilität auch der Ausbau der SPNV-Angebote in der Region formuliert. Dies mit dem Ziel eines erweiterten Regionalbahn-Systems im attraktiven Taktverkehr und mit neuen Haltepunkten. Das System soll mittelfristig das Rückgrat des ÖPNV in der KielRegion bilden, auf das Zubringerlinien und Anschlussknoten ausgerichtet werden.

In diesem Zusammenhang nehmen wir erfreut und mit Interesse zur Kenntnis, dass auch seitens des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur im Rahmen der Initiative zum „Deutschlandtakt“ mit dem ehrgeizigen Zeithorizont 2030 der Blick auch auf den SPNV gerichtet wird und (bislang gutachterliche) Vorstellungen einer SPNV-Ausgestaltung auf regionaler Ebene entwickelt werden, die gemäß bisher vorliegender Ergebnisse in starkem Maße mit denen des Masterplans kongruent sind. Für unsere Region werden u.a. benannt (Quelle: Präsentation der Ergebnisse des dritten Gutachterentwurfes in der Akteurskonferenz am 15. Juli 2020):

- Hamburg – Flensburg/Kiel mit Halbstundentakt HH – Neumünster (– Kiel) mit Verbesserung der halbstündlichen Verteilung,
- Konzept Kiel – Lübeck mit Beschleunigung auf unter eine Stunde,
- Knoten Kiel und Lübeck mit stärkerer Ausprägung der Anschlussknoten zur vollen und halben Stunde und Ausbau der Nahverkehrsleistungen,
- Stärkung des Knotens Kiel und der zulaufenden Strecken durch ein S-Bahn-ähnliches Konzept,
- Konzept Kiel – Lübeck mit Express im 30-min-Takt, welcher in den Knoten Kiel eingebunden ist,
- Reaktivierung der Strecken Kiel – Schönberger Strand, Neumünster – Ascheberg und Rendsburg – Seemühlen,
- Zahlreiche neue Halte in der KielRegion

Von herausragender Bedeutung ist dabei aus unserer Sicht der – ebenfalls in diesen Unterlagen benannte – Grundsatz, demzufolge die Planungen einen Zielfahrplan darstellen, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und künftigen Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen. Auch das Eisenbahnbundesamt teilt auf seiner Internetseite mit Blick auf die Verwirklichung des Deutschlandtaktes mit: *„Es werden hierfür Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen.“* Zudem ist darauf zu achten, dass *„die von der Vorhabenträgerin geplante Infrastruktur hinsichtlich der Kapazität ausreichend dimensioniert ist. Hiermit wird sichergestellt, dass die Infrastruktur zukünftig einen Verkehr mit optimaler Betriebsqualität ermöglichen kann.“* In der genannten Unterlage werden dementsprechend folgende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet:

- Zweigleisige Ausbauten (Neuwittenbek bis nördlich Gettorf, Kiel-Hassee - Kiel Hbf, Ostenfeld – Kronsburg, Elmschenhagen - Schwentimental Gutenbergstraße, Kiel - Kiel Abzw. Schönberger Strand),
- Zahlreiche neue Kreuzungsbahnhöfe (u.a. Kronshagen, Schülldorf, Achterwehr, Kiel-Russee),
- Mittige Wendegleise (Eckernförde Nord, Ascheberg).

Aus unserer Sicht muss bei den erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur, die kurz- oder mittelfristig zu tätigen sind, die geforderte „Aufwärtskompatibilität“ gewährleistet sein, damit die Verwirklichung eines deutlich aufgewerteten, S-Bahn-ähnlichen Nahverkehrs zu einem späteren Zeitpunkt überhaupt ermöglicht wird. Wir betonen dies, da nach ersten uns vorliegenden Informationen die Gefahr durchaus real ist, dass für

anstehende Instandhaltungsmaßnahmen lediglich Maßnahmen, die den Status quo aufrechterhalten, vorgesehen sind. Da in ebendiesem Status quo nur sehr begrenzt noch zusätzliche SPNV-Angebote betrieblich machbar sind, sehen wir dies mit erheblicher Sorge. Als – u.E. vorbildhaftes – Gegenbeispiel führen wir hier die Straßenüberführung Winterbeker Weg in Kiel an, wo unter Beteiligung des Kieler Tiefbauamtes eine solche Aufwärtskompatibilität umgesetzt wird. Ergänzend möchten wir die aus unserer Sicht unbedingte Notwendigkeit hervorheben, bereits begonnene oder verbindlich geplante Infrastrukturprojekte im Bereich des SPNV wie beispielsweise die Arbeiten zur Streckenreaktivierung Kiel-Oppendorf – Schönberger Strand zügig durchzuführen bzw. zu beginnen. Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen.

In Anbetracht der aufgezeigten Sachlage halten wir es gesamtstrategisch für zielführend, wenn das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den SPNV zeitnah die Initiative für ein Gesamtprojekt zur Verwirklichung eines S-Bahn-ähnlichen Systems in der KielRegion ergreifen und entsprechende Planungen für Fahrplan, Betrieb und Infrastruktur in Angriff nehmen würde. Auf der Grundlage eines solchen Landesprojektes sollte das Land im Sinne der Planungsphilosophie des Projektes DeutschlandTakt zunächst darauf hinwirken, dass in den nächsten Jahren notwendige infrastrukturelle Maßnahmen zumindest so weit für eine spätere Umsetzung ausgestaltet werden, dass spätere Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen problemlos möglich sind. Für die Durchführung der Planungen wäre überdies eine enge Abstimmung mit der regionalen Ebene sehr sachdienlich, um eine möglichst optimale Koordination mit den in deren Zuständigkeit liegenden Verkehrsplanungen zu erreichen. Dies betrifft zum einen die Frage, inwieweit über die ohnehin geplanten zusätzlichen Haltepunkte hinaus noch weitere neue Bahnhalte vorgesehen werden und an welchen Standorten diese, besonders unter dem Aspekt attraktiv gestalteter Zubringersysteme, verwirklicht werden können. Zum anderen gilt es, die Schnittstellen zum hochwertigen trassengebundenen ÖPNV-System in Kiel und mögliche zukünftige Erweiterungen in die Region zu berücksichtigen, wobei in diesem Zusammenhang auch längerfristig mögliche neue Schienenstrecken – im Abgleich mit zukünftig denkbaren Siedlungsentwicklungen – in die Überlegungen einzubeziehen sind. An dieser Stelle möchten wir betonen, dass im Falle der Schienengebundenheit eines solchen Systems dessen mögliche Weiterentwicklung zu einem RegioTram-System an der in diesem Schreiben dargelegten Problemstellung nichts ändern würde und insofern die Handlungserfordernisse unabhängig von dieser Frage zu betrachten sind.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und weitere Berücksichtigung. Gerne stehen wir für ein diesbezügliches gemeinsames Gespräch zur Abstimmung des weiteren Vorgehens zur Verfügung. Wir erwarten gerne Ihre Terminvorschläge.

Mit freundlichen Grüßen