

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V. · Wall 55 · 24103 Kiel

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V.
Wall 55
24103 Kiel
Telefon 0431 / 560 105-0
Telefax 0431 / 560 105-19
info@tvsh.de
www.tvsh.de

23.09.2021

Stellungnahme des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein e. V. zum Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans 2022 bis 2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

der TVSH widmet sich seit Jahren intensiv dem Thema Verkehr und Tourismus. Die Erreichbarkeit von Urlaubsdestinationen und die Mobilität innerhalb des Landes werden gerade für die Zukunft eine entscheidende Rolle bei der Wahl eines Urlaubsziels spielen.

Aber auch die zunehmend verkürzte Reisedauer bzw. deren Auswirkungen auf die An- und Abreisemobilität sind mobilitätsrelevante Herausforderungen. Für Schleswig-Holstein ist dies aufgrund seiner peripheren Lage von besonderer Bedeutung: Soll von der derzeit zu beobachtenden Inlandsorientierung der Urlauber profitiert werden, ist eine schnelle, gute, umsteigefreie, bequeme und günstige Anreise, gekoppelt mit der entsprechenden Mobilität am Urlaubsort, unabdingbare Voraussetzung.

Zusammenfassend ergibt sich für den TVSH folgende Beurteilung des landesweiten Nahverkehrsplans:

Übergeordnete Hinweise:

- Der Tourismus- und der Freizeitverkehr taucht zwar „versteckt“ an mehreren Stellen auf - dies wird der Bedeutung speziell des Tourismus für das Land Schleswig-Holstein bei Weitem nicht gerecht. Der Tourismus- und Freizeitverkehr bildet mittlerweile den höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen mit weiter steigender Tendenz und ist damit auch ein zentrales Handlungsfeld der Mobilitätswende. Im „LNVP bis 2017“ hatte der Tourismus noch deutlich mehr Stellenwert (sogar mit einem eigenen Kapitel) und hat seitdem an Bedeutung eher noch weiter zugelegt. Hier bedarf es einer deutlich stärkeren Positionierung im LNVP - auch im Hinblick auf das ÖPNV-Potenzial. Grundsätzlich wünschenswert wäre daher ein Abschnitt zu Freizeit und Tourismus, in dem die spezifischen Anforderungen (räumlich und zeitliche Konzentration, Ansprüche der Urlauber und Einheimischen) dargestellt werden, sowie resümiert wird, welche Maßnahmen insbesondere auf die Tourismusstrategie Schleswig-Holstein und die touristischen Anforderungen einzahlen.

- Auf Seite 37 werden für die Marschbahn direkte Zugverbindungen (über Hamburg hinaus) angesprochen. Für den Bereich Freizeit und Tourismus haben solche überregionalen Zugverbindungen eine besondere Bedeutung und zwar prinzipiell für alle Tourismusregionen mit Bahnbindung (also bspw. auch die Lübecker Bucht, Holsteinische Schweiz etc.).
- Bei der Planung der Abfahrtzeiten ist im Interesse der Verbindungsherstellung zu anschließenden Fernverkehren die Abfahrtzeit in Hamburg so zu wählen, dass Umsteiger aus südlicheren Bundesländern z.B. die sogenannten "Schnellläufer" auch erreichen können. Bisher waren die auf Tagestouristen ausgerichtet, nicht auf die für den Tourismus wichtigeren Übernachtungstouristen. Bei den Rückfahrten ab Westerland war es bisher genauso: die schnellen Verbindungen bedienten nur die später abreisenden Tagestouristen, dann aber ist für Umsteiger ein Ziel in südlichen Bundesländern nicht mehr oder nicht mehr angemessen erreichbar. Die Oberziele der Destination wurden hier trotz mehrfacher Hinweise hartnäckig ausgeblendet.
- Die Schnittstelle Fahrrad – ÖPNV wird vor allem auf B+R konzentriert. Diese wichtige Partnerschaft sollte aber auch im Hinblick auf die SH-Radstrategie exklusiver dargestellt werden, auch mit den Aspekten Fahrradverleihsystem / Bike-Sharing, Fahrradmitnahme im ÖPNV und Tarif.
- Tourismus kann in vielen ländlich geprägten Regionen dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und somit die allgemeine Standortqualität zu verbessern. Öffentlicher Alltags- und Freizeitverkehr müssen dafür besser verzahnt werden, um Nutzungssynergien zu ermöglichen.
- Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Klimaschutzziele im LNVF an die aktualisierten bundesweiten Ziele angepasst werden sollten, wie viele Kommunen dies derzeit in ihren Mobilitätskonzepten vornehmen. Damit müssen die THG-Emissionen bis 2030 um mindestens 65 % gesenkt und bis 2045 THG-Neutralität erreicht werden. Die Zielsetzung, im LNVF bis 2030 eine Steigerung der Nachfrage zu erreichen, sollte daher verschärft und konkretisiert werden. Mit den aktuell aufgezeigten Maßnahmen sind die Klimaschutzziele nicht erreichbar.
- Dem dringenden Handlungsbedarf im ländlichen Raum wird im LNVF zu wenig Platz gegeben, da der Fokus auf das Hamburger Umland gelegt wird. Um gleichwertige Lebensverhältnisse im ländlichen Raum zu schaffen, muss dieser besser an den ÖPNV angebunden werden.
- Die fehlende Priorisierung vieler Maßnahmen im SPNV ist weder nachvollziehbar noch akzeptabel. So soll der Großteil der Maßnahmen erst ab 2027, teilweise sogar erst „nach 2030“ umgesetzt werden. Angesichts der Dringlichkeit des Angebotsausbaus und der Bedeutung der Strecken ist ein zeitliches Vorverlegen der jeweiligen Maßnahmen unumgänglich.
- Eine Attraktivitätssteigerung verbunden mit Verkehrszuwachsen ist ohne Maßnahmen der Infrastruktur insbesondere auf der sogenannten „Marschbahn“ Hamburg – Westerland nicht realisierbar.

Hinweise mit konkretem Textbezug:

Seite 9, Verkehrspolitische Ziele

- Das Leitprojekt „nachhaltige Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen“¹ sollte neben der Tourismusstrategie ebenfalls benannt werden, da es den speziellen Bezug zur Mobilität aufweist.

Seite 9, Ziele

- Aufgrund der bereits großen und noch weiter zunehmenden Bedeutung der Tourismus für Schleswig-Holstein und des hohen Anteils des Freizeitverkehrs wäre ein gesondertes Ziel z.B. „Freizeit- und Tourismusverkehr nachhaltig gestalten“ angemessen.

Seite 13:

- Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad: Auch unabhängig von der Pandemie liegen Prognosen zu den überproportional zu erwartenden Steigerungsraten im Freizeit- und Tourismusverkehr vor. Im Übrigen wies der Freizeitverkehr ohnehin seit Jahren den stärksten Anteil vor Daseinsvorsorge und Fahrten zu Berufszwecken.
- In der Überschrift „Stärkerer Fokus auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ...“ ergänzen

Seite 14, 1. Abs.:

- Die Begriffe „Phönix“ und „Vorsichtsmaßnahmen“ sind für Außenstehende unverständlich und sollten anders formuliert und/oder erläutert werden.
- Bei „Geplant ist kurzfristig...“ haben die Anstriche 2 und 5 keinen direkten Bezug zur Überschrift Freizeit- und Tourismusverkehr

Seite 15:

- Die mittel- bis langfristigen Aktivitäten beziehen sich nur auf das (eher zweitrangige) Tarifsystem und sind ausbaufähig. Diese sollten unbedingt mit den Aspekten Infrastruktur und Angebote ergänzt werden, z.B. zusätzliche Bahnstationen zur Erschließung touristischer Potenziale, direkte Zugverbindungen über den Bahnknoten Hamburg hinaus, Optimierung der Bus-Bahn-Vernetzung, Verbesserung der letzten Meile zwischen Bahnstationen und Verkehrszielen/POIs im Freizeit- und Tourismusverkehr, landesweite Gästekarte / Mehrtageskarte, usw.

Seite 16, 1. Abs.:

- Auch hier Erwähnung des Leitprojekts „nachhaltige Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen“ wünschenswert

Seite 37, Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll - Dagebüll

- Da mit dem Einsatz der neuen Wagenbaureihe die Kurzwegeneinsätze absehbar entfallen, ist für eine Sicherstellung des Fernverkehrs bis Dagebüll

¹ <https://www.tvsh.de/themen/mobilitaet-im-tourismus/toolbox-nachhaltige-mobilitaet/>

und Durchbindung einer entsprechenden Wageneinheit eine Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Der Strom wird für die Strecke vor Ort gewonnen, so dass durch den Einsatz der elektrischen Lokomotiven ein umweltfreundlicher Betrieb gewährleistet werden kann.

Seite 48, Elektrifizierung des Streckenabschnittes Itzehoe - Westerland sowie Verkürzung der Streckenlänge Horst – Itzehoe durch Neubau

- Die Elektrifizierung des Abschnittes Itzehoe – Westerland auf der Marschbahn sichert dauerhaft den Fernverkehr auf der Marschbahn. Damit wird auch eine Beschleunigung der Fahrzeiten im Fernverkehr durch das nicht mehr notwendige Umspannen der Lokomotiven in Itzehoe erreicht.
Es können mit der Elektrifizierung auch nach Abschreibung der Diesellokomotiven weiterhin lokbespannte Züge zwischen Hamburg und Westerland mit den entsprechenden Kapazitäten und vorhandener Bequemlichkeit wie Durchgang durch den gesamten Zug gesichert werden. Eine Verkürzung der Reisezeiten im Nahverkehr durch den Einsatz schnellerer Züge ist hervorzuheben. Hierzu könnte auch die Begründung durch die zusätzliche Strecke zwischen Horst und Itzehoe und die damit verbundene Reduzierung der Streckenlänge beitragen. Eine weitere Beschleunigung der RE-Züge durch begleitende Maßnahmen ist sicherlich anzustreben, um konkurrenzfähigere Reisezeiten gegenüber dem Auto erreichen zu können.
Eine zusätzliche Regionalbahn Husum – Niebüll ist sehr zu begrüßen, da somit auch zusätzliche Bahnhalte ermöglicht werden können. Ein fester 30 Minuten-Takt zwischen Niebüll und Westerland würde die Attraktivität der Strecke deutlich verbessern und auch feste Busanschlüsse, z. B. in Klanxbüll, vereinfachen.

Seite 52, Feste Fehmarnbelt-Querung (Kap. 5.2.2 Maßnahmen ab 2027 und später):

- Die Schienenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) wird zu einer deutlichen Reduzierung der Reisezeiten zwischen Fehmarn und Hamburg bzw. Lübeck führen, was zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der Strecke führt und für die gesamte Region positive Effekte entfalten dürfte.
Die Tatsache, dass der Stundentakt nördlich von Neustadt nicht verbindlich vorgesehen ist, lässt jedoch befürchten, dass die Potenziale der FBQ im Norden des Kreises als auch insgesamt nur sehr unzureichend genutzt werden. Hinzu kommt, dass auch in der von der NAH.SH hierzu in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse für den Schienenverkehr auf der FBQ-Schienenanbindung nördlich Neustadt die Empfehlung für einen Stundentakt formuliert wird.
Zu derselben Empfehlung gelangt auch das im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein erstellte Gutachten OdeS - Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, dass diese Maßnahme im LNVP-Entwurf bislang nicht verbindlich vorgesehen ist.

Seite 78:

- Das Ziel, 100 Prozent barrierefrei zu werden, wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte allerdings versucht werden, dieses Ziel noch zügiger zu erreichen. Nur so gelingt es, allen Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, Nahverkehrsangebote zu nutzen. Dies ist sowohl aus betrieblicher Sicht – bspw. mit Blick auf die Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig – als auch für die touristische Attraktivität von besonderer Relevanz.

Kapitel 5.3.5, Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformationen:

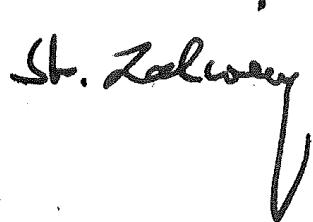
- Dem Thema Gästekarte / touristische Tarifangebote sollte aufgrund der Bedeutung eine eigene Überschrift bzw. ein Unterkapitel gewidmet werden.
- Das Unterkapitel „Der Preis allein bewegt nicht...“ ist eine uralte Erkenntnis und in einem modernen Mobilitätskonzept eigentlich überflüssig. Klingt eher wie eine „Entschuldigung“
- Beim Unterkapitel „Weiterentwicklung der Fahrgastinformation“ wäre moderner „Weiterentwicklung der Kundenkommunikation“ und es sollten unbedingt die Informationsbedarfe der Besucher und Urlaubsgäste thematisiert werden.

Seiten 105 und 106:

- Es fehlt ein Unterkapitel zu „autonomen Antrieben“, wäre als Innovation angebracht.
- B+R, Verkehrskultur und On-Demand haben nichts mit der Überschrift „Antriebswende“ zu tun und sind hier deplatziert. Vielmehr fehlt das Thema „neue Mobilitätsangebote und innovative Mobilität“, unter denen - auch mit Hinweis auf die touristische Relevanz – On-Demand, aber auch andere bedarfsoorientierte Angebote, die zum Teil schon bestehen, aufgenommen werden können.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu o.g. Gesetzesentwurf Stellung nehmen zu können und möchten Sie bitten, die angesprochenen Änderungsvorschläge zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Stephanie Ladwig
Vorsitzende



Peter Douven
Stellv. Vorsitzender



Dr. Catrin Homp
Geschäftsführerin