

Schleswig-Holstein

Der echte Norden



NAH.SH



Die neue RB 75 Rendsburg – Kiel

Ein erstes Stimmungsbild - Ergebnisse aus der Fahrgastbefragung

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), 15. Juli 2015

Schleswig-Holstein verfolgt seit Jahren im SPNV eine offensive Wettbewerbsstrategie, die umfangreiche Angebotsverbesserungen und Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur ermöglicht. Motto: Die Bahn zu den Menschen bringen.

Umfang des Angebots in Zug-Km (Mio.):

1996: 19,1 **2013: 23,3** **+22%**

Umfang der Nachfrage in Pkm (Mio.):

1996: 1.170 **2013: 1.728** **+48%**

Anzahl der Stationen:

1996: 147 **2015: 181** **+34**



QUELLE: LVS, 2013



Nach dem „Niedergang“ der Eisenbahn in der Fläche bis in die 1980er Jahre, wächst die Bedeutung des Nahverkehrs seit der Bahnreform wieder kontinuierlich.

Seit 1996 wurden in Schleswig-Holstein 34 neue Verkehrsstationen eröffnet.



Fahrenkrug: 2002



Kiel-Hassee CITTI-Park: 2007



Kronshagen: 2014

Beispiel Strecke Kiel - Rendsburg:

- 2000: (Wieder-)Eröffnung eines neuen Haltepunktes in Felde.
- Ursprüngliche Nachfrageprognose wurde um rund 100 % übertroffen.
- Haltepunkt wurde in der Gemeinde wichtiger Standortfaktor.
- Stündlicher Halt des schnellen RE (Kiel – Husum).
- Strecke war damit vollständig ausgelastet, ein zusätzliches Angebot zunächst nicht möglich.

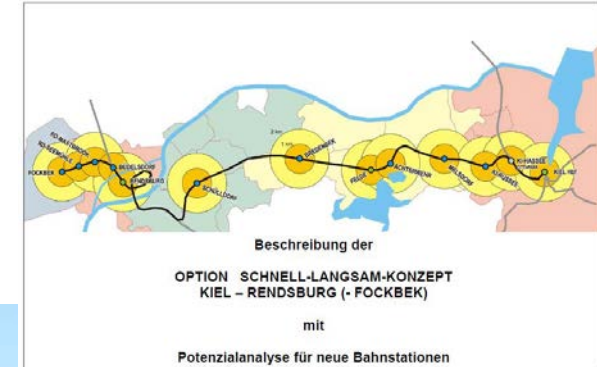


Voraussetzung für das neue Angebot:

- Fahrplanverdichtung.
- Herstellung von fünf neuen Haltepunkten.
- Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke
- Ausbau des Haltepunktes Felde zu einem Bahnhof (für regelmäßige Zugkreuzungen), inkl. neuer Bahnsteigkante und Umbau des benachbarten Bahnübergang.



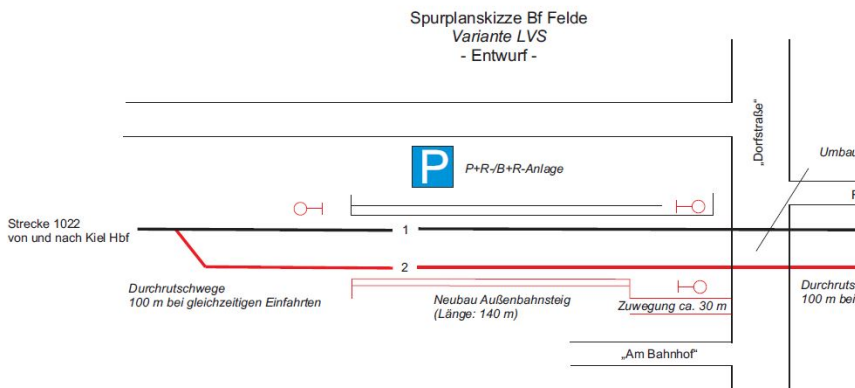
STRECKE KIEL - RENDSBURG
NEUES ANGEBOTSKONZEPT: VORORTBAHN KIEL - RENDSBURG - FOCKBEK



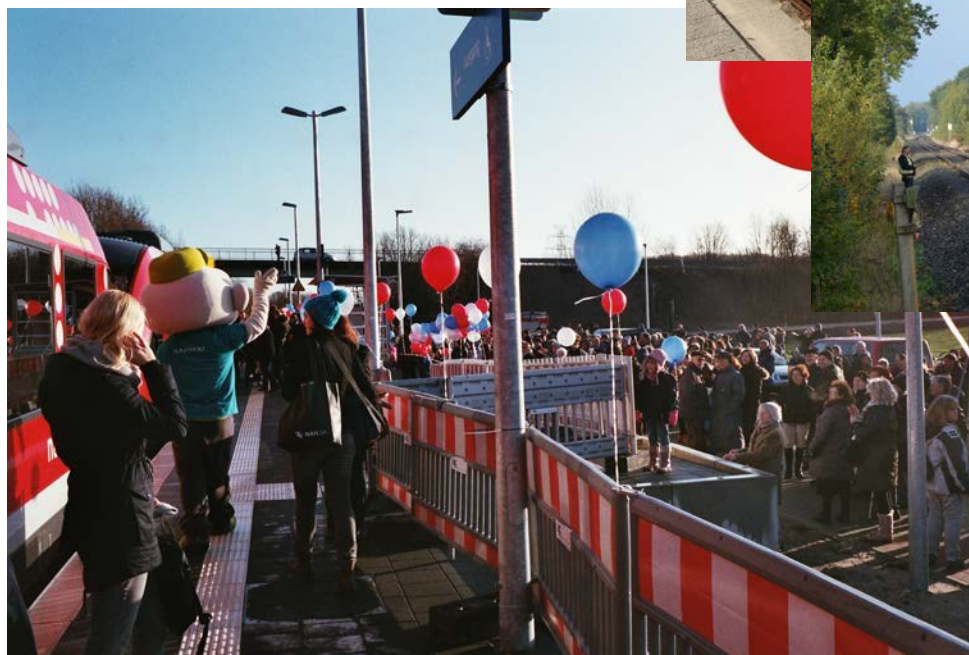
Dipl.-Ing. Jochen Schulz
und cand.-Ing. Alexander Horn

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

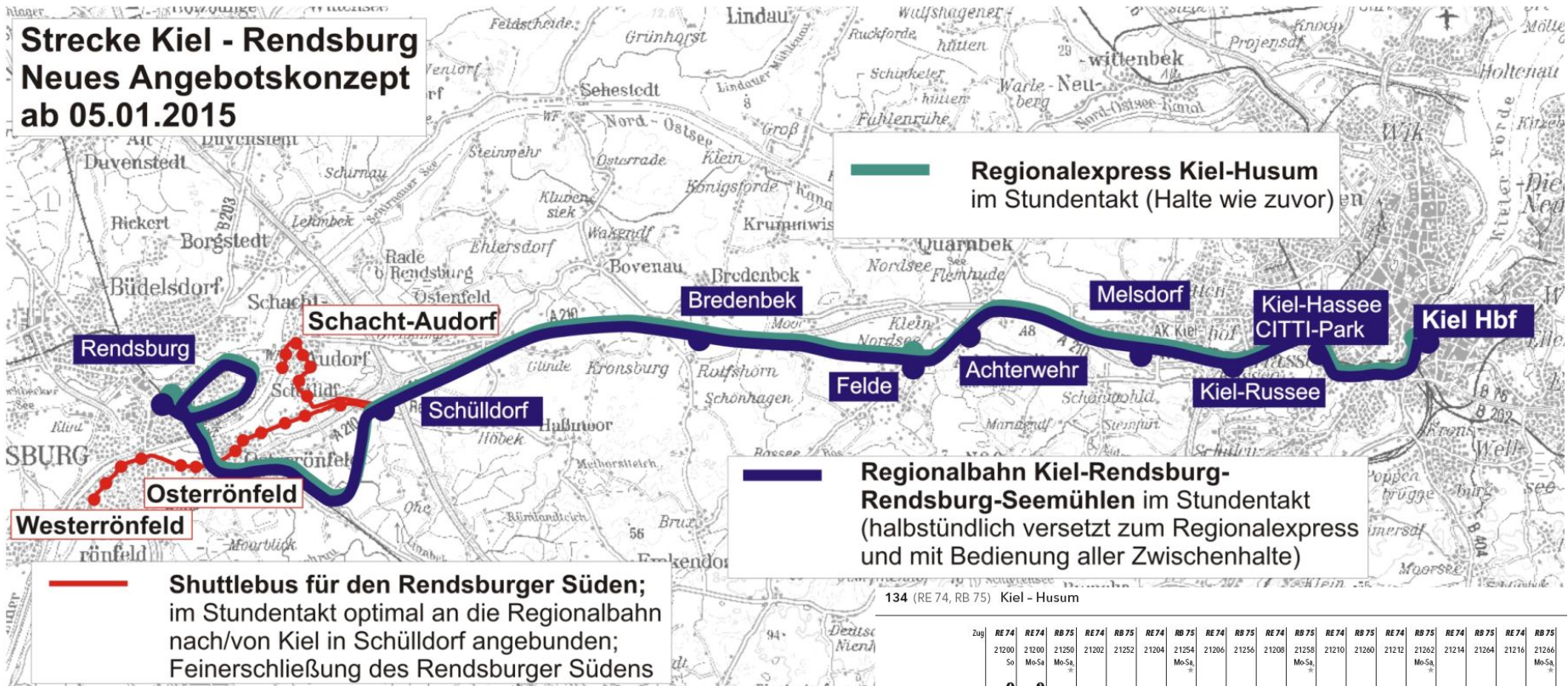
Kiel, den 27.11.2008



- Gesamtfinanzierungsvolumen Infrastruktur: ca. 10 Mio. €
- Baubeginn Kreuzungsbahnhof Felde im ersten Halbjahr 2014.
- Baubeginn Haltepunkte im September 2014.
- Abschluss der Arbeiten zum Jahresende.
- Feierliche Eröffnung termingerecht am 05. Januar 2015.
- Finanzierung überwiegend über Bundesmittel.



Strecke Kiel - Rendsburg Neues Angebotskonzept ab 05.01.2015



Regionalexpress Kiel-Husum
im Stundentakt (Halte wie zuvor)

**Regionalbahn Kiel-Rendsburg-
Rendsburg-Seemühlen** im Stundentakt
(halbstündlich versetzt zum Regionalexpress
und mit Bedienung aller Zwischenhalte)

Shuttlebus für den Rendsburger Süden;
im Stundentakt optimal an die Regionalbahn
nach/von Kiel in Schülldorf angebunden;
Feinerschließung des Rendsburger Südens

134 (RE 74, RB 75) Kiel - Husum

Zug	RE 74 21200 So	RE 74 21200 Mo-Sa	RB 75 21250 Mo-Sa	RE 74 21202	RB 75 21252	RE 74 21204	RB 75 21254 Mo-Sa	RE 74 21206	RB 75 21256	RE 74 21208	RB 75 21258 Mo-Sa	RE 74 21210	RB 75 21260	RE 74 21212	RB 75 21262 Mo-Sa	RE 74 21214	RB 75 21264	RE 74 21216	RB 75 21266 Mo-Sa
von																			
Kiel Hbf		5:03	5:21	6:03	6:25	7:03	7:25	8:03	8:25	9:03	9:25	10:03	10:25	11:03	11:25	12:03	12:25	13:03	13:25
Kiel-Hassee, CITTI-PARK an		5:24	5:42	6:24	6:46	7:24	7:46	8:24	8:46	9:24	9:46	10:24	10:46	11:24	11:46	12:24	12:46	13:24	13:46
Kiel-Hassee, CITTI-PARK			5:25	6:05	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30							
Kiel-Russe			5:28	6:08	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33							
Melsdorf			5:31	6:11	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36							
Achterwehr			5:35	6:15	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40							
Felde an		5:15	5:38	6:15	6:43	7:15	7:43	8:15	8:43	9:15	9:43	10:15	10:43	11:15	11:43	12:15	12:43	13:15	13:43
Felde			5:16	5:40	6:16	6:45	7:16	7:45	8:16	8:45	9:16	9:45	10:16	10:45	11:16	11:45	12:16	12:45	13:16
Bredembek			5:45	6:15	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50							
Schülldorf			5:51	6:21	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56							
Rendsburg an		5:34	6:02	6:34	7:07	7:34	8:07	8:34	9:07	9:34	10:07	10:34	11:07	11:34	12:07	12:34	13:07	13:34	14:07
Rendsburg	5:35	5:35		6:35	7:35		8:35	9:35		10:35	11:35	12:35	13:35						
Owschlag	5:43	5:43		6:43	7:43		8:43	9:43		10:43	11:43	12:43	13:43						
Schlemig	5:53	5:53		6:53	7:53		8:53	9:53		10:53	11:53	12:53	13:53						
Jübek	6:01	6:01		7:01	8:01		9:01	10:01		11:01	12:01	13:01	14:01						
Husum an	6:25	6:25		7:25	8:25		9:25	10:25		11:25	12:25	13:25	14:25						
nach																			

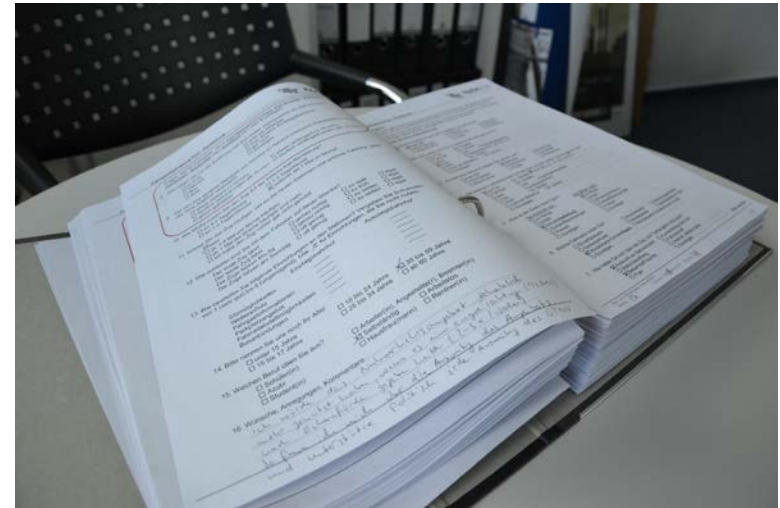
Der Start der RB 75 lief nicht gut

- Infrastrukturprobleme (insbesondere in Schülldorf, aber auch auf der Strecke Neumünster-Flensburg) sorgten bis in den März hinein für viele Verspätungen und auch Zugausfälle
- Dann kamen die Streiks (der Schienenersatzverkehr hat sehr lange Fahrzeiten)

Dennoch sind die Zahlen bereits zufriedenstellend

- Ca. 1000 Fahrgäste Mo-Fr
- Ca. 250 Fahrgäste an So (2-h-Takt)
- Zug Kiel an 7.35 Uhr mit oft über 100 Fahrgästen
- Prognose bezieht sich auf einen Zeitpunkt drei Jahre nach der Betriebsaufnahme

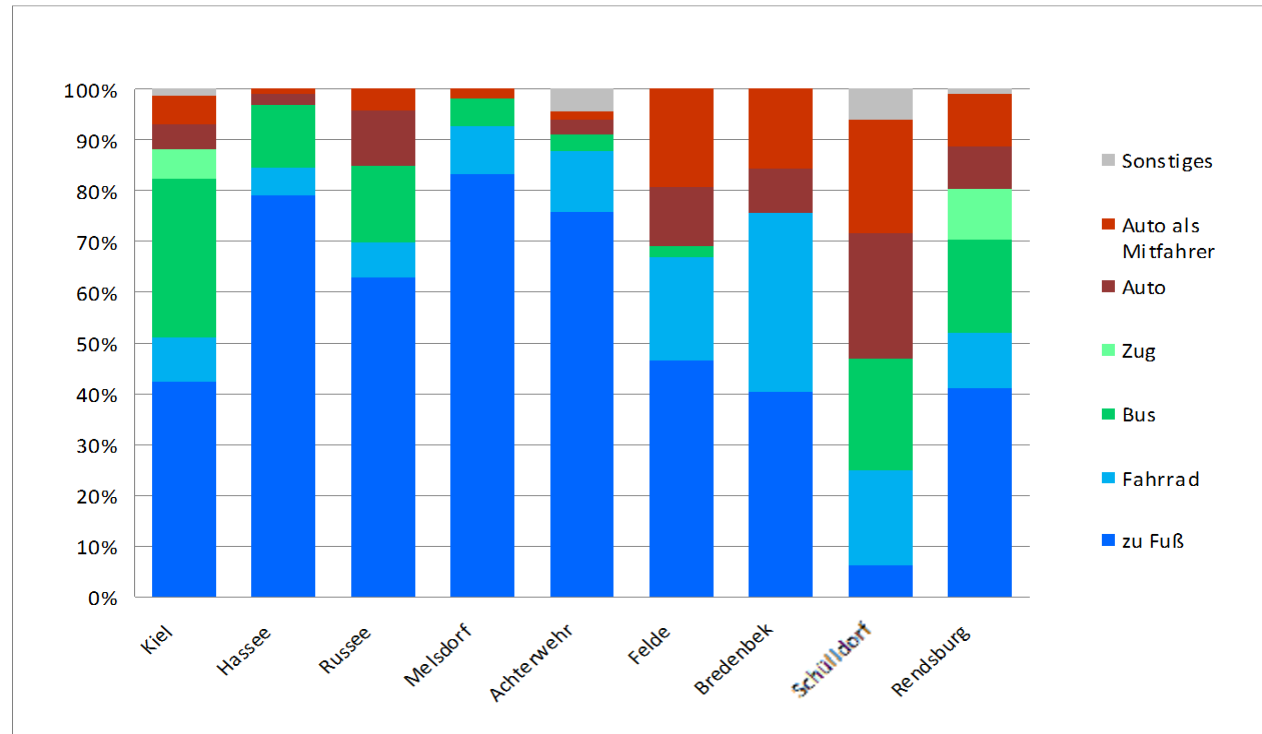
Station	Ist: 1.Q. 2015	Prognose
Kiel-Hassee	163	180-200
Kiel-Russee	76	120-140
Melsdorf	95	150-180
Achterwehr	97	50-80
Bredenbek	116	120-150
Schülldorf	101	200-220



Um ein erstes Feedback zu bekommen, hat die NAH.SH GmbH im April 2015 – in Eigenregie – eine Fahrgastbefragung (nicht repräsentativ) durchgeführt:

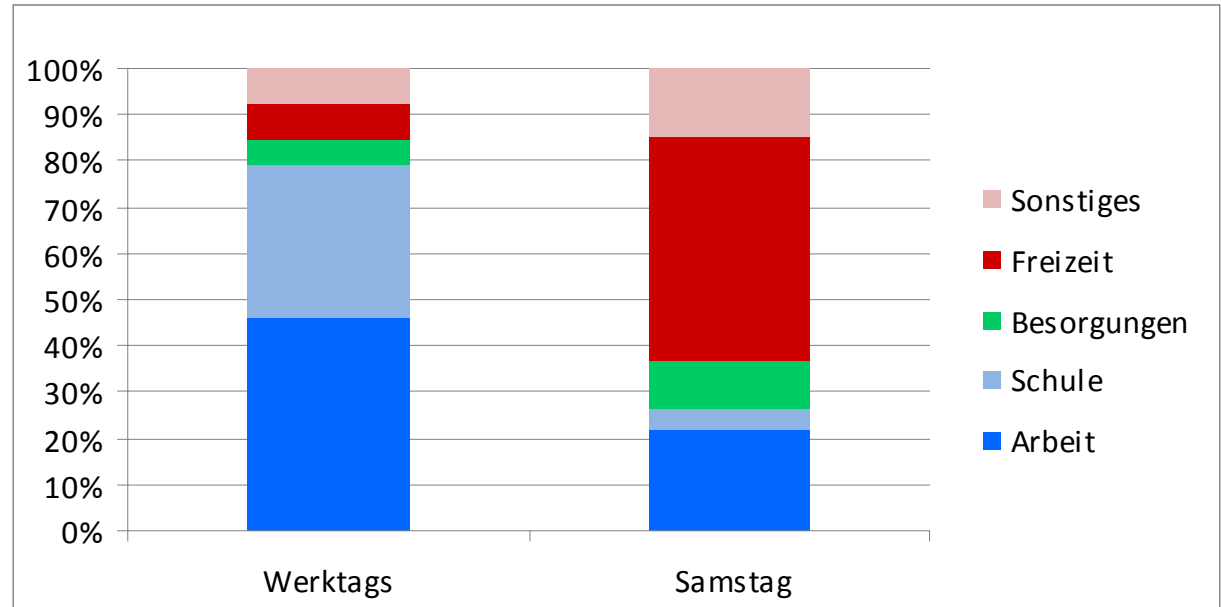
- Zeitraum 20.04.-30.04.2015: Werk- und Samstags zwischen 06:25 und 22:04 Uhr bei jeweils 30 Zugfahrten zwischen Kiel und Schülldorf.
- Insgesamt 752 Befragte (405 werktags; 347 am Samstag)
- Zielfragestellung: Woher kommen die Fahrgäste? Wie und weshalb nutzen sie das Angebot?

An- und Abreise zu den neuen Stationen



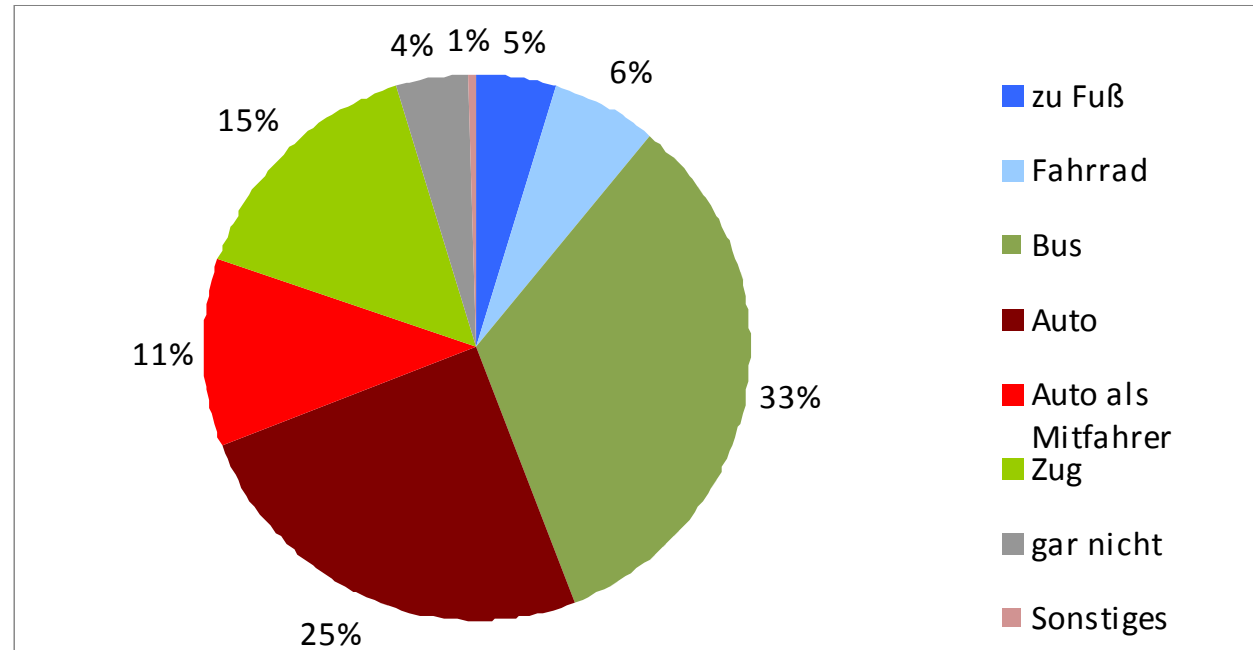
- Zu den (neuen) Stationen kommen die meisten Fahrgäste zu Fuß oder mit dem Fahrrad (70-90 %).
- Ausnahme ist – erwartungsgemäß - Schülldorf: Aufgrund der Entfernung zu den Siedlungsschwerpunkten dient hier meist das Auto als Zubringer, auch der Bus spielt hier eine relevante Rolle.

Zweck der Fahrten



- Wochentags wird die RB 75 weit überwiegend für Fahrten zur Arbeit/ Ausbildung und zur Schule genutzt.
- Am Samstag hingegen überwiegen private Zwecke, aber immerhin sind 20% der Fahrgäste noch Berufspendler.

Vorheriges Verkehrsmittel



- Ein Drittel der Kunden ist vom Bus auf die Bahn umgestiegen
- Nur rund ein Sechstel der Fahrgäste hat bereits zuvor den Zug (RE 74) genutzt.
- Über ein Drittel der neuen Kunden sind vorher mit dem eigenen Auto gefahren oder haben sich fahren lassen.

Kiel-Hassee CITTI-PARK

- 2007-2014 Bedienung nur durch RB 73 Kiel – Eckernförde
- Sehr starke Ausrichtung auf CITTI-Park und unmittelbare Umgebung (74% der Fahrgäste aus 500m-Umkreis)
- Weit überwiegend Einpendler (80%), in der Woche vor allem Arbeitstätige, am Samstag steigt die Nutzung hier um 50%, vor allem durch Kunden, insbesondere junge (65% unter 35 Jahre)



Anmerkungen der Fahrgäste:

- *„Der Halt Citti-Park ist in vielerlei Hinsicht ausgezeichnet und für diese Strecke war er mehr als überfällig. Für mich war nie nachvollziehbar, dass für die „Eckernförder“ hier gehalten wurde, für die „Rendsburger“ aber nicht. Endlich hat sich das geändert.“*
- *„Sehr schön, dass der Zug jetzt auch in Kiel-Hassee hält“*
- *„Beide Züge zwischen KI und RD sollten an der Station Cittipark halten“*
- *„überdachte Fahrradständer in Kiel-Hassee und Schülldorf“*

Kiel-Russee

- 2/3 der Fahrgäste sind Aus-, 1/3 Einpendler (v.a. aus Kiel)
- Im Vergleich zu anderen Stationen relativ großes Einzugsgebiet: (Russee, Hammer, Hasseldieksdamm und Mettenhof.)
- Vergleichsweise viele ältere Kunden (Besorgungen)
- Es wird eine Verbesserung der Busanbindung gewünscht.



Anmerkungen der Fahrgäste:

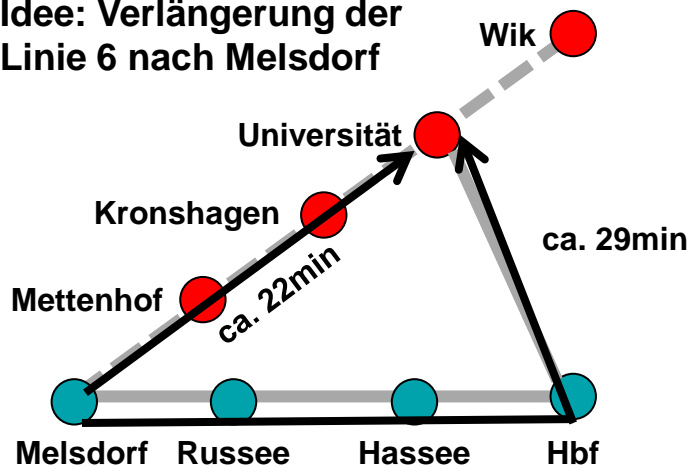
- „Auf jeden Fall sollten auf dem Bahnhof Kiel-Russee mehr Parkplätze sein“
- „die Busverbindung vom Bahnhof Kiel-Russee weiter nach "alt"-Russee könnte besser sein“
- „Der Bus zur Haltestelle Russee von der Haltestelle Kurzer Weg aus fährt Sa und So nicht und wochentags nur bis ca. 18:00. Das ist schlecht. Ich würde die Verbindung häufiger nutzen, wenn ein Bus fährt.“
- „Bitte Haltepunkt Russee dauerhaft erhalten“

Melsdorf

- Station mit sehr ortsnahe Lage
- Über 90% der Fahrgäste erreichen die Station zu Fuß oder mit dem Rad
- Das Auto spielt als Zubringer keine Rolle.
- Weit überwiegend Auspendler in Richtung Kiel.
- Überdurchschnittlich viele Angestellte (35-59 Jahre) als Fahrgäste
- Kombibahnsteig für optimale Busanschlüsse und kürzeste Wege vorhanden, bislang jedoch keine Busanschlüsse umgesetzt.



Idee: Verlängerung der Linie 6 nach Melsdorf



Anmerkungen der Fahrgäste:

- „den Buswendeplatz am Bahnhof Melsdorf auch für Linie 91/ 100 nutzen, d. h. die Linien dorthin verlängern“
- „weiter Weg zum Bus in Melsdorf“
- „Toll, dass Melsdorf per Bahn erreichbar ist. Großes Lob!“
- „Seit der Zug wieder in Melsdorf hält, ist das für mich ok“

Achterwehr

- Station mit sehr ortsnahe Lage
- Die meisten Kunden kommen aus einem Umkreis von 500m um die Station
- Auch hier kommen nahezu 90% der Fahrgäste zu Fuß oder mit dem Rad zum Haltepunkt
- Die meisten fahren als Auspendler nach Kiel
- Einige wenige kommen als Einpendler aus Kiel
- Am Wochenende überwiegen bei den Einpendlern Freizeitzwecke.

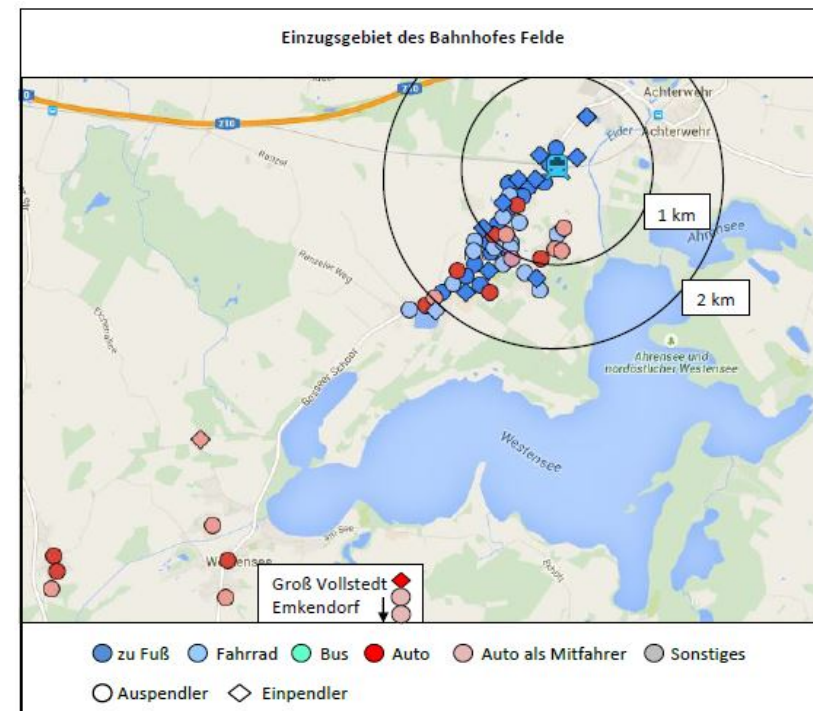


Anmerkungen der Fahrgäste:

- „Parkplatz am Achterwehner Bahnhof“
- „öfter auch in Achterwehr halten“
- „mehr Fahrten nach Achterwehr“
- „Ich würde mir wünschen, dass der Zug von Achterwehr mehr am Sonntag fährt“
- „mehr Busse ab Achterwehr“
- „es hat sich verbessert, seitdem der Bahnhof in Achterwehr ist, weil man nicht mehr nach Felde fahren muss oder die Eltern einen fahren müssen“

Felde

- Station seit dem Jahr 2000 in Betrieb
- Fast ein Drittel der Reisenden erreicht den Bahnhof per Auto
- Großer Anteil Schüler
- Einzugsgebiet Richtung Westensee
- Weit überwiegend Auspendler in Richtung Kiel.
- Am Wochenende Verkehre nach Felde (Naherholung?)



Anmerkungen der Fahrgäste:

- „der Bus in Felde sollte öfter fahren“
- „da ich aus einem kleinen Ort (Westensee) komme, ist es häufig schwer überhaupt zum Bahnhof Felde zu kommen. Deshalb würde ich mir wünschen, dass häufiger Busse im direkten Anschluss vom Zug KI-Felde weiter nach Westensee fahren (...)“
- „Busanschluss nach Westensee fehlt. Daher kann die Bahn nur genutzt werden, wenn man mit dem Auto abgeholt wird.“

Bredenbek

- Station recht weit (ca. 1 km) vom Ort entfernt
- Starker Schülerverkehr nach Rendsburg
- Rendsburg und Kiel als Ziele gleichwertig
- 40 % der Fahrgäste erreichen die Station zu Fuß, weitere 35 % per Fahrrad
- 60 % der Fahrgäste kommen aus Bredenbek, der Rest aus den umliegenden Gemeinden (Bovenau, Krummwisch)
- Problematisiert wird die Anbindung an den Busverkehr



Anmerkungen der Fahrgäste:

- „ich finde es sehr gut, dass es jetzt auch einen Bahnhof in Bredenbek gibt“
- „Es ist super, dass die Bahn in Bredenbek hält“
- „muss vom Bhf (Bredenbek) weit laufen“
- „Bredenbek sollte am Bahnhof eine Busstation einrichten“

Schülldorf

- Mehr als die Hälfte der Fahrgäste erreicht die Station mit dem Auto
- Ein Viertel der befragten Reisenden nutzt den Bus
- Über 75% der Fahrgäste kommen aus Osterrönfeld und Schacht-Audorf
- Relativ starker Anteil an Einpendlern (ca. ein Viertel der Fahrgäste)
- Im Schülerverkehr auch Einsteiger in Richtung Rendsburg
- Wetterschutz und Entfernung zu den Parkplätzen wird kritisiert



Anmerkungen der Fahrgäste:

- „Die Busnummer 14 müsste öfter fahren! Kleinbus reicht auch.“
- „Die Neueröffnung vom Bahnhof in Schülldorf ist super. Andernfalls hätte ich die Bahn wahrscheinlich nicht genutzt, sondern wäre umgezogen nach Kiel“
- „P+R zu weit“
- „kein Wetterschutz für Fahrräder“
- „Wetterschutz auf Bahnsteig schlecht,...“

Der Busshuttle Schülldorf – Osterrönfeld – Westerrönfeld (und in der HVZ Schülldorf – Schacht-Audorf)

- Der Zubringerverkehr mit dem Bus ist optimal auf den Bahnfahrplan nach Kiel abgestimmt;
- Er ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzeptes;
- Die Fahrgastzahlen sind noch nicht zufriedenstellend;
- Doch es erfordert einen langen Atem, denn Verkehrsbeziehungen stellen sich nur langsam um und das neue Angebot hatte zudem mit Startschwierigkeiten zu kämpfen (Kommunikation, Tarif)
- Erfahrung: Es dauert oftmals bis zu drei Jahre, bis das Fahrgastpotenzial annähernd ausgeschöpft ist
- Zu überlegen ist, ob nicht auch mit dem Bus besser für den Nahverkehr geworben werden könnte.

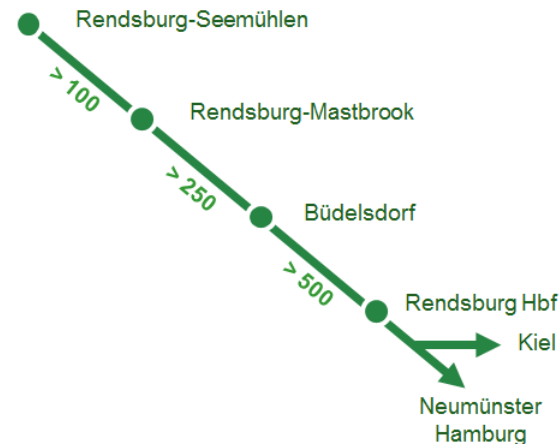


Verlängerung nach RD-Seemühlen

- Während der Wende in Rendsburg könnte der Triebwagen problemlos bis nach RD-Seemühlen und zurück fahren
- Es könnte ein zusätzliches Fahrgastpotenzial von ca. 500 Fahrten/Tag für den Zug gewonnen werden;
- Das Gymnasium Kronwerk wäre direkt angebunden
- Das Gleis ist noch vorhanden und wird alljährlich für Sonderfahrten zum Rendsburger Herbst genutzt:

Potentialanalyse Rendsburg Hbf – Rendsburg-Seemühlen Prognose der Verkehrsnachfrage – Querschnittsbelastung SPNV

Querschnittsbelastungen SPNV
in Personenfahrten/Tag (Montag-Freitag)
(Summe aus Richtung und Gegenrichtung)



INTRAPLAN
Consult GmbH

Potentialanalyse Rendsburg Hbf – Rendsburg-Seemühlen
16. Mai 2014



Vielen Dank!

