



FACEBOOK.COM/GRUENESH

SH.GRUENE-FRAKTION.DE

NETZ 25+

**ELEKTRIFIZIERUNG DES SCHIENENVERKEHRS
STARKE LINIEN – FLEXIBLE BEDIENUNG
MEHR GELD FÜR KOMMUNALEN VERKEHR
EIN NORDEN - EIN TARIF**

Strategische Weiterentwicklung des öffentlichen
Personenverkehrs in Schleswig-Holstein

Eka von Kalben, MdL
Dr. Andreas Tietze, MdL
Bernd Voß, MdL
Dr. Holger Busche, Referent für Energie und Verkehr



Literaturhinweise

(HHI, 2016): Hamburg Institut; „Strategische Weiterentwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs in Schleswig-Holstein; Kurzgutachten für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Schleswig-Holstein“; RA Christian Maaß (Projektleiter), Dipl.-Geogr. Karsten Krause; Hamburg, Dezember 2016

(Ramboll, 2016): Ramboll Management Consulting GmbH; „Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein“; Gutachten Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein; Dr. Astrid Könönen, Jacob Fittkau, Gerald Hamöller, Dr. Thorsten Lübbers, Miguel Riviere; September 2016

(LTSH, 2016): Landtag Schleswig-Holstein; „Mobilität für Kinder und Jugendliche in Schleswig-Holstein“; Schleswig-Holsteinischer Landtag Drucksache 18/2161; Kiel, 29.08.2016

(CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, 2017): „Das Ziel verbindet – Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtages“, Die Landesverbände Schleswig-Holstein der Koalitionsparteien; Kiel, Juni 2017

Titelfoto: neg-niebull.de

Das Titelbild zeigt einen Diesel-ICE an der Westküste unseres Landes. Dieselfverbrenner, die an zahllosen Windenergie- und Solaranlagen vorbeirauschen sind absurd. Deshalb verfolgen wir die Strategie der vollständigen Emissionsfreiheit im Schienenverkehr.

In dieser Broschüre zeigen wir, wie Schienenverkehr in Zukunft mit Elektrotraktion funktioniert – mit Oberleitung auf stark befahrenen Strecken oder eigenelektrisch mit Akku und Wasserstoff: Lieber Strom vom Deich als Öl vom Scheich!

Der Grüne Weg in die Zu(g)-kunft – Netz25+

Die Grüne Landtagsfraktion hatte 2017 eine neue Strategie „Netz25+“ für den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein entwickelt. Die Grundlagen sind die Elektrifizierung des Schienenverkehrs, Starke Linien + Flexible Bedienung vor Ort, Stärkung Kommunalen Verkehrs und Ein Norden – Ein Tarif. Im Folgenden stellen wir die wichtigsten Grundzüge dar und zeigen, wie wir diese in die neue Jamaika-Koalition aus CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP einbringen. Das Ziel verbindet.

Demografischer Wandel, Klimaschutzgipfel, Dieselgate, Stickstoffoxide in den Städten und Ressourcenknappheit: Globale Einflüsse steigern die Anforderungen an unser lokales Handeln. Schleswig-Holstein steht für eine erfolgreiche Energiewende. Während Industrie und private Haushalte Emissionen und Ressourcenverbrauch senken, steigen sie im Verkehrssektor weiter an. Die Erfolge einer ganzheitlichen Energiewende müssen auf den Verkehrssektor übertragen werden. Nur mit einer grundlegenden Verkehrswende kann Klimaschutz verwirklicht werden.

Eine wachsende Zahl von Menschen verzichtet auf ein eigenes Auto oder muss es tun. Trotzdem wollen sie auch auf dem Land leben und mobil sein. Die sich wandelnde Gesellschaft erfordert neue Wege in der Mobilitätspolitik. Für sie muss es Angebote geben.

Dank der Steigerung der Regionalisierungsmittel um 300 Mio. Euro in den nächsten zehn Jahren und der Kostendeckelung bei den Schieneninfrastrukturkosten besteht jetzt die Möglichkeit, gezielt in die Zukunft zu investieren. Zudem haben wir mit unserem Infrastrukturfond MOIN.SH (Modernisierung in Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein) mit 60 Millionen Euro eine weitere Finanzierungsmöglichkeit geschaffen. Noch nie waren die Voraussetzungen für Investitionen besser als heute. Wir Grüne haben mit unserer Strategie Netz25+ Antworten entwickelt, um mit Innovationen im Umweltverbund aus Zug und Bus mit Fahrrad, zu Fuß und Pkw in Zukunft nachhaltig zu punkten.

Worum geht's?

1. Elektrifizierung des Schienenverkehrs

Allein die Marschbahn verbraucht 28 Mio. Liter Diesel im Jahr und produziert 74.000 Tonnen Treibhausgas. Mit unserem Konzept der Elektrifizierung unter Einsatz von Strom aus Schleswig-Holstein können wir den Treibhausgasausstoß auf nahezu null senken. Teurer Dieselmotorkraftstoff wird eingespart. E-Züge fahren leiser, schneller, besser und billiger. Die eingesparten Mittel ermöglichen mehr Zugfahrten und Streckenreaktivierungen.

Unser Ziel ist, den Anteil der mit Oberleitung elektrifizierten Strecken zu verdoppeln. Wenn wir dieses Ziel erreichen wollen, müssen in den nächsten Jahren mehr als 500 Kilometer in Schleswig-Holstein elektrifiziert werden. Statt heute 30 Prozent werden es dann 60 Prozent werden, wie es bereits im Bundesgebiet Standard ist. Die zugesagten Investitionen in Elektrifizierung der GroKo müssen auch nach Schleswig-Holstein fließen, dazu werden wir politisch in Berlin aktiv werden.

Oberleitungen lohnen sich nur auf stark befahrenen Strecken. Wir wollen für die verbleibenden 40 Prozent der Strecken ohne Oberleitung Fahrzeuge anschaffen, die mit Akkumulatoren oder Wasserstoffbrennstoffzellen elektrisch fahren.

Dafür wollen wir einen Landesfonds schaffen und in den nächsten zehn Jahren mit 100 Mio. Euro ausstatten. Unser Ziel ist die 100%ige Elektrifizierung des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein bis 2030. Unser Sondervermögen MOIN.SH bietet mit derzeit 52 Millionen Euro eine solide Grundlage und es ist in der Jamaika-Koalition vereinbart, das Programm MOIN.SH weiterzuentwickeln. Unser grünes Ziel ist ein revolvingierender Fonds und die Darlehensfähigkeit damit MOIN.SH Infrastruktur und Züge aus Trassen-, Netz- und Fahrgastentgelten refinanzieren zu können. Damit wollen wir eine positive Spirale aus besseren Angeboten - Mehr Kunden - Mehr Einnahmen - in Gang setzen.

2. Starke Linien + Flexible Bedienung vor Ort

Das Land ist flächendeckend erschlossen. Vielerorts fehlt aber ein attraktiver Nahverkehr. Dort schlängeln sich Busse langsam durch die Orte. Lange Fahrzeiten und seltene Bedienung verfehlen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen.

Wir wollen ein landesweites Netz „starker Linien“, auf denen Züge und Busse den ganzen Tag mit Takt und Tempo das Land schnell und regelmäßig alle halbe Stunde verbinden. Statt wie heute „jede Milchkanne mitzunehmen“, nutzen Busse die Hauptverkehrsstrecken. Dafür fahren sie dort im Takt sehr viel öfter.

Zubringerverkehre binden jeden Ort abseits des „starken Liniennetzes“ an. Er kommt auf Wunsch der

Menschen zur Haustür und fährt, wann sie ihn brauchen. Das sind sowohl Linienbusse, Taxen, Anrufsammeltaxen und Bürgerbusse, aber auch PKW und Fahrräder. Hierfür müssen an den Knoten Abstellmöglichkeiten geschaffen werden und die Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen und Bussen erleichtert werden. Jeder Ort entwickelt individuell die jeweils beste Variante seines Zubringerverkehrs.

In die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und Erweiterung der Angebote wollen wir in den nächsten fünf Jahren investieren.

3. Mehr Geld für kommunalen Verkehr

Elektrifizierung und starke Linien steigern die Effizienz bei Zug und Bus. Trotzdem benötigen insbesondere die Busverkehre auf kommunaler Basis weitere Gelder.

Steuern, Abgaben, Beiträge können schon heute Verkehre der Kommunen finanzieren. Weitere Instrumente müssen folgen beispielsweise durch die Änderungen des kommunalen Abgabengesetzes. Die gerade einge-

führte Möglichkeit der Tourismusabgabe ist ein erstes Beispiel. Unsere Vision ist der kostenlose Nahverkehr.

Wir unterstützen die Kommunen mit Fachkompetenz durch unseren Nahverkehrsverbund NAH.SH und 50 Mio. Euro in den nächsten zehn Jahren.

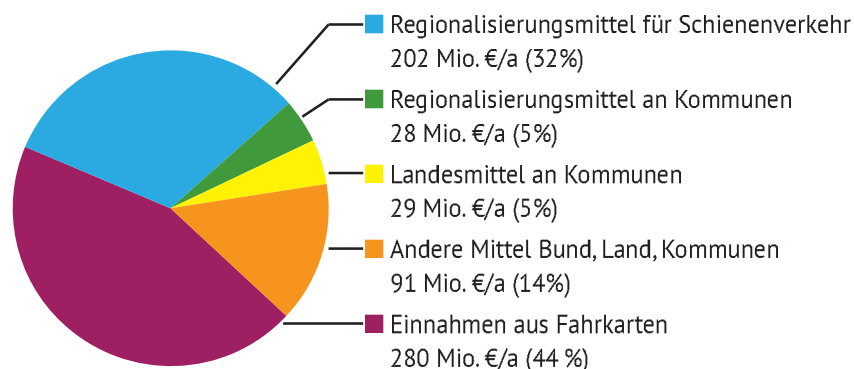
4. Ein Norden – Ein Tarif

Wir wollen den komplizierten und ungerechten Tarifschlingel lichten. Dafür wollen wir mit Hamburg und Niedersachsen einen Nordtarif schaffen. Er muss einfach, transparent, gerecht und für alle erschwinglich sein. So bringen wir die verschiedenen Anforderungen an den Nahverkehr unserer Metropolen und unserer ländlichen Räume zusammen. In einem weiteren Schritt kann es richtig norddeutsch mit allen Nachbarn werden.

Wir wollen weiterhin für verschiedene Fahrgastgruppen passgenaue Angebote schaffen. Der erste Schritt ist

die Einführung eines landesweiten bezahlbaren Semestertickets für Studierende (99,- Euro pro Semester ist unser Ziel). Das Ticket gilt im ganzen Land, 365 Tage/24 Stunden von Flensburg bis Hamburg. Wer im Land studiert, soll es auch erkunden können. Damit stärken wir auch den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein. Wir motivieren junge Fachkräfte zur ÖPNV-Nutzung und gleichzeitig sind wir hoch attraktiv, um später im Land zu bleiben. Das Semesterticket ist nur der Einstieg in die Solidartickets und den kostenlosen Nahverkehr. Hierfür werden wir in den nächsten zehn Jahren 50 Mio. Euro bereitstellen.

**Finanzierung
des Nahverkehrs**



Fakten und Zahlen - Der bewegte Mensch

- ❑ Demographischer Wandel und Urbanisierung dominieren Bevölkerungsstruktur und -verteilung. Schleswig-Holsteins Bevölkerungszahl wächst um 1,4 % in den nächsten 15 Jahren. Das Durchschnittsalter steigt bis 2030 um 2,3 Jahre, in ländlichen Gebieten sogar um 3,5 Jahre.
 - ❑ In ländlichen Regionen wohnen immer weniger Menschen – z.B. Dithmarschen: minus 5,6 % – dafür wachsen die Zentren verstärkt: Flensburg und Lübeck plus 5-10 %, Kiel sogar plus 10,3%.
 - ❑ Nahverkehre sind für die Menschen am Wichtigsten: 83 % aller Fahrten bleiben innerhalb eines Landkreises oder einer kreisfreien Stadt. Weitere 7 % führen von einem Landkreis in eine kreisfreie Stadt 10 % der Fahrten führen aus dem Land heraus, 36 % davon nach Hamburg. Transitverkehr macht weniger als 1 % der Wege aus. Die Anzahl der Alltagswege steigt bis 2030 um 5%.
 - ❑ Fahrradbesitz und -nutzung liegen in Schleswig-Holstein über dem Bundesdurchschnitt.
 - ❑ Verkehr ist Freizeitverkehr: Über 40% der Wege dienen Freizeit und Tourismus. Es folgen mit 31 % Fahrten zur Daseinsvorsorge wie Einkauf oder Arztbesuch, PendlerInnen 15%, SchülerInnen 7% und Geschäftsfahrten 6%.
 - ❑ Wegelängen variieren nach Verkehrszweck: Freizeit: 15,8 km, Daseinsvorsorge: 5,9 km, PendlerInnen: 21,1 km, Ausbildung: 5,6 km, Dienstfahrten: 17,1 km.
 - ❑ Einige Regionen sind recht gut erschlossen, anderen fehlen attraktive Nahverkehre. Heute fahren Busse zwar fast überall, aber viel zu selten und oft nur im SchülerInnenverkehr. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden so verfehlt.
- Der an klassischen Fahrplänen und Linien orientierte Nahverkehr sollte in den ländlichen Regionen auf wenige, dafür leistungsstarke Linien gebündelt werden.
- Dabei sind, je nach dem Bedarf der Menschen, die Linien neu zu sortieren. Wir müssen Nah- und Regionalverkehre separat stärken: S-Bahnen in Ballungsräumen sowie schnelle Regionalzüge und -busse zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren.
- ❑ Zu Fuß hat eine Station einen Einzugsradius von nur 0,5-1,0 km. Elektrisch unterstützte Fahrräder erhöhen diesen auf 5 km. Das Einzugsgebiet wächst dabei um den Faktor 25. Selbst in vergleichsweise weniger dicht besiedelten Kreisen wohnen noch rund 80 % der EinwohnerInnen im 5 km-Bereich eines Netzes starker Linien. Zumeist sind es sogar viel mehr.
- Schienenreaktivierungen sind weitaus positiver zu bewerten, wenn sie vernetzt mit den lokalen Verkehren geplant werden. Dabei sind auch neue Bahnstands-standorte zu prüfen.
- Weiter außerhalb Wohnende und NichtfahrradfahrerInnen brauchen weitere flexible Angebote in den Kommunen. BürgerInnenbusse sind das bekannteste Beispiel.
- ❑ Immer mehr Menschen können und wollen digitale Anwendungen im Alltag nutzen.

Nichts bewegt sich ohne Geld

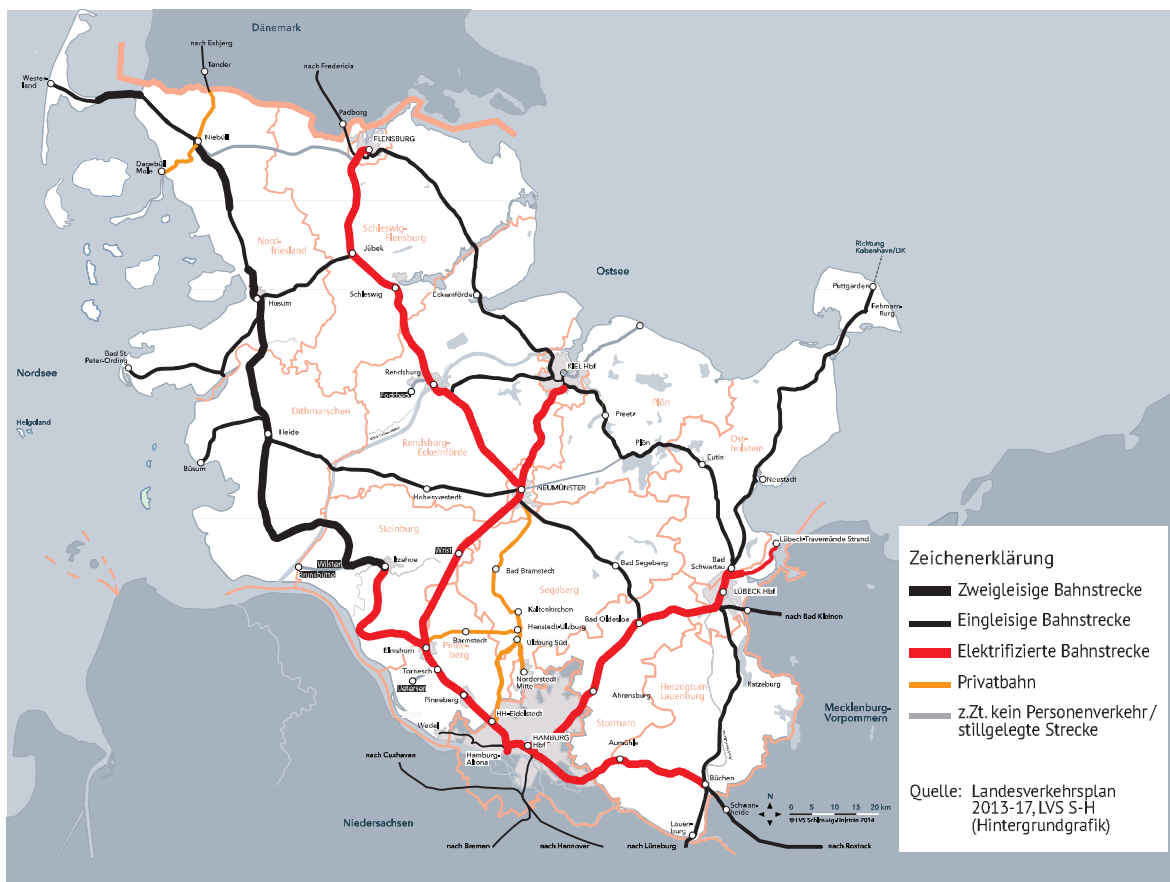
- ❑ Insgesamt nimmt der Nahverkehr jährlich 630 Mio. Euro ein. Knapp die Hälfte davon sind Fahrkarteneinnahmen und ein Drittel Regionalisierungsmittel. Land und Kommunen geben ein weiteres Fünftel dazu.
 - ❑ Bereits heute gibt es für Kommunen mehrere Finanzierungsformen. Weitere können geschaffen werden.
 - ❑ Es gibt zwei Arten fahrscheinlosen Nahverkehrs. Zum einen das Fahren ohne Papierfahrkarte (e-Ticketing, Smartphone, etc.) und zum anderen das für den Reisenden kostenlose Fahren, weil Steuern, Beiträge, Abgaben oder Solidarfahrkarten das Angebot finanzieren.
 - ❑ Semestertickets sind die verbreitetste Form des Solidartickets. In Schleswig-Holstein gibt es sie derzeit nur lokal z.B. in Kiel und Flensburg für rund 10 Euro pro Monat. Mit regionaler Geltung wie im Ruhrgebiet oder landesweiter Geltung wie in Niedersachsen kosten sie rund 40 Euro pro Monat. Zum Vergleich: Die SH-Netzkarte kostet im Monatsabo 282,50 Euro.
- Würde jeder der 2,8 Mio. Schleswig-HolsteinerInnen Jahreskarten kaufen, kosteten sie nur 99 Euro.

Elektrifizierung

Ohne Energie bewegt sich nichts

- Der Bund hat mit 30 % in Schleswig-Holstein nur halb so viele Schienen elektrifiziert wie im Bundesdurchschnitt (60 %). Das heißt, die Oberleitung fehlt auf ca. 350 km Strecke.
- Das Fahren mit Diesel kostet uns jährlich über 12 Mio. Euro alleine an Energiekosten, weil 1 Liter Diesel nur so viel Antriebsenergie bringt wie 2,5-3 kWh Strom.
- E-Züge bringen mehr Fahrgeldeinnahmen, da sie stärker beschleunigen und so bei gleicher Fahrzeit mehr Halte bedienen und mehr Menschen mitnehmen können.
- E-Züge bestehen aus weniger Teilen und sind damit billiger in der Wartung.
- Oberleitungen sind in Bau und Unterhaltung zwar teuer, sparen aber Betriebskosten.
- Von den ca. 1.200 km Schiene in Schleswig-Holstein sind nur ca. 400 km (30 %) elektrifiziert – der Bundesdurchschnitt liegt bei ca. 60 %.
- Es müssten rechnerisch weitere rund 400 km Schienenwege elektrifiziert werden, um auf den Bundesdurchschnitt zu kommen.

Die heutige Finanzierungsstruktur blockiert Investitionen in Oberleitungen: Der Netzbetreiber (DB Netz) müsste investieren, bekäme aber danach keine Mehreinnahmen. Die Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) profitieren von besserer Infrastruktur, dürfen aber nicht investieren. Daher soll ein Landesfonds (MOIN.SH) – gespeist aus Regionalisierungsmitteln – Investitionen in die Gleise vorfinanzieren und leistungsgerechte Gebühren von den Zugbetreibern erheben..



Das Schienennetz in Schleswig-Holstein.
Mit Oberleitung elektrifizierte Strecken sind rot dargestellt.

Energiewende im Echten Norden

Große Züge fahren mit Oberleitung, weil nur so die nötige Leistung übertragen werden kann. Neben diesem Elektro-Schienennetz bilden etwa 70 % der Schienenwege das sogenannte „Dieselnetz“.

Wo Oberleitungen zu teuer sind, sollen in Zukunft eigenelektrische Züge fahren. Die Anbieter entwickeln derzeit verschiedene Systeme: Reine Batteriesysteme, Batteriesysteme in Kombination mit Stromabnehmern (Pantograf) oder Hydrail-Antrieb (Kofferwort aus *hydrogen* = Wasserstoff und *rail traffic* = Bahnverkehr). Kleine

Hydrail-Triebwagen erzeugen mit Brennstoffzellen an Bord den Strom aus Wasserstoff.

Wasserstoff kann aus erneuerbarem Strom gewonnen werden und ist gut lagerbar. Daher wird er in Zukunft dann produziert werden, wenn reichlich Wind und Sonne vorhanden sind.

Die Elektrifizierung des Schienenverkehrs passt gut für das Energiewendeland Schleswig-Holstein

Stan Thompson, Gründer der International Hydrail-Conference (IHC) vor einem neuentwickelten hydrail-Triebwagen auf der InnoTrans 2016 in Berlin.



Elektrische Züge sind besser

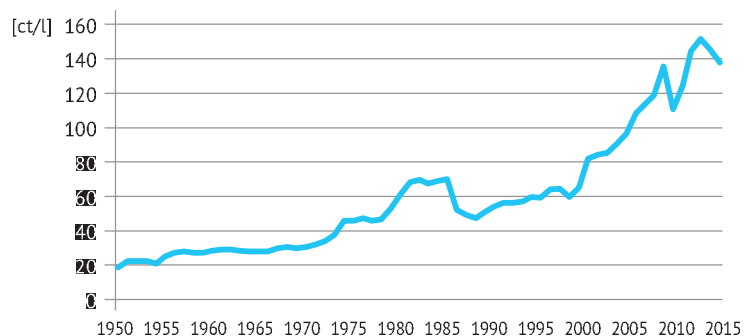
- Elektrisch fährt es sich deutlich leiser und bequemer, da ruckarm in der Beschleunigung.
- Zudem stoßen sie vor Ort keine Emissionen aus und schonen das Klima, wenn emissionsarmer Strom aus Wind und Sonne die Energie liefert.

Elektrische Züge sind kostengünstiger

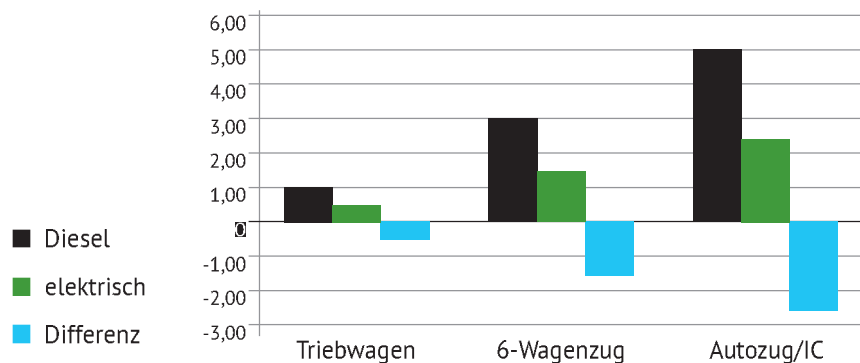
- E-Züge sind mit einem Wirkungsgrad von 0,8 - 0,9 etwa doppelt bis dreifach effizienter als Dieselzüge.
- E-Züge speisen Bremsenergie ins Netz zurück (Rekuperation). Das Alles senkt die Kosten gegenüber dem Verbrennungsantrieb mit Diesel – selbst bei Berücksichtigung der Umwandlungsverluste bei Wasserstoffherzeugung.
- Der zukünftige Dieselpreis ist auf Dauer nur ungenau prognostizierbar. Die vergangenen Jahrzehnte zeigen aber grundsätzlich einen deutlichen Aufwärtstrend des Dieselpreises. Wegen des derzeitigen Preistiefs rechnen wir konservativ mit einem Wert von nur 1 Euro pro Liter Diesel. Dadurch sparen Züge pro Kilometer 1,56 Euro, Triebwagen 0,52 Euro und Autozüge/IC sogar 2,60 Euro.

Entwicklung des Dieselpreises seit 1950

Aral, „Kraftstoffpreis-Archiv. Durchschnittspreise auf Monatsbasis oder im Jahresrückblick.“



Vergleich der Energiekosten von Zügen



Ersparnis durch Elektrifizierung

Bei einer Elektrifizierung auf der Marschenbahn und zwischen den drei größten Städten des Landes (Kiel, Lübeck, Flensburg) sowie im Hamburger Rand von Norderstedt und Eidelstedt nach Kaltenkirchen ergeben sich folgende Werte:

zu elektrifizieren km	Zugart	von	nach	Fahrten/a	Linienlänge km	Fahrleistung Mio.Zugkm/a	spezif. Ersparnis €/km	Ersparnis Mio.€/a
171	IC	Westerland	Hamburg	2000	236	0,5	-2,60	-1,2
0	Autozug	Westerland	Niebüll	20000	39	0,8	-2,60	-2,0
0	Zug	Westerland	Hamburg	13000	236	3,1	-1,56	-4,8
0	Zug	Westerland	Niebüll	13000	39	0,5	-1,56	-0,8
0	Triebwagen	Heide	Itzehoe	13000	58	0,8	-0,52	-0,4
15	Triebwagen	Preetz	Kiel	25000	15	0,4	-0,52	-0,2
29	Triebwagen	Lübeck	Eutin	13000	34	0,4	-0,52	-0,2
32	Triebwagen	Lübeck	Kiel	25000	81	2,0	-0,52	-1,1
50	Triebwagen	Flensburg	Kiel	13000	81	1,1	-0,52	-0,5
28	Triebwagen	Eckernförde	Kiel	13000	31	0,4	-0,52	-0,2
20	Triebwagen	Kaltenkirchen	HH-Eidelstedt	40000	20	0,8	-0,52	-0,4
8	Triebwagen	Ulzburg-Süd	Norderstedt	40000	8	0,3	-0,52	-0,2
353				Gesamt:		11,0		-12,0

Dadurch errechnet sich eine Ersparnis von rund 12 Mio. Euro pro Jahr

Elektrifizierungen reduzieren Betriebskosten, sind aber mit 0,5 - 1,5 Mio. Euro/km auch sehr teuer. Daher ist das Liniennetz dahingehend zu optimieren, dass Synergieeffekte die Kosten reduzieren und den Nutzen steigern.

Handlungsbedarf Finanzierungsform

Daher sollte eine Landesinfrastrukturgesellschaft den Bau einer Oberleitung vorfinanzieren und durch geeignete Gebühren auf die Verkehrsunternehmen umlegen. So würden deren eingesparte Betriebskosten zur Finanzierung der Infrastruktur herangezogen werden.

Im Zuge einer Neuordnung der Finanzierungssystematik sollten auch die bislang nicht ausgegebenen Regionalisierungsmittel in einem neuen Fonds gebündelt werden, aus dem investive Maßnahmen zur Elektrifizierung, Innovation und Modernisierung (Antriebe und Infrastruktur) finanziert werden können.

Stärkung regionaler Wertschöpfung

E-Züge sind nicht nur schneller, billiger und ökologischer, sondern lenken das Geld nicht mehr in die Förderregionen des Erdöls, sondern in Arbeitsplätze vor Ort. Das schützt vor den Risiken volatiler Rohstoffmärkte. Jetzt investieren heißt stabile Preise für Jahrzehnte.

Dieses gilt selbstverständlich nicht nur für den Schienenverkehr, sondern auch für Busse. Auch Pkw und Lkw der Zukunft werden elektrisch fahren. Sei es mit Akku oder Wasserstoff.

Hier ist es wichtig, dass wir uns mit Modellregionen für kombinierte Elektromobilität an die Spitze stellen. Wasserstofftankstellen des Schienenverkehrs sollten selbstverständlich auch für Fahrzeuge des Straßenverkehrs nutzbar sein. Auch lokale Schiffsverkehre wie z.B. die nordfriesischen Inselfähren oder die Hafenfähren in Kiel sollten emissionsfrei fahren.

Einsparung durch optimierte Liniengestaltung

Ein geeignetes Linien- und Haltestellenkonzept passt die Fahrzeuggrößen den Fahrgastmengen an und spart viel Energie, Emissionen und Betriebskosten. Dieses gilt besonders, wenn kurze Endabschnitte hohe Fahrgastaufkommen aufweisen. Hier sollten separate Angebote für die lokalen PendlerInnen und die regional Durchreisenden erwogen werden.

Der Fahrplan „Takte separat“ der Strecke Kiel-Lübeck ist ein erster geeigneter Schritt. Rund die Hälfte der in Kiel einsteigenden Fahrgäste fahren nur 15 km bis Preetz. Im Straßenverkehr ist dieses mit fast 80% noch deutlicher.

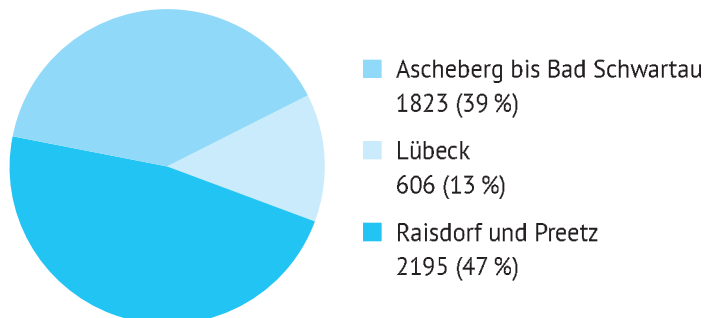
Die bisherigen, stets durchgehenden Züge entsprechen nicht den Bedürfnissen der KundInnen. Sie erhöhen die Kosten und den Energieverbrauch, da die für den kurzen Abschnitt bis Preetz benötigten Fahrzeugkapazitäten unnötig ganz bis Lübeck mitgeschleppt werden

müssten. Die Trennung von Nah- und Regionalverkehr mit kurzen Haltestellenabständen und hohen Taktfrequenzen senkt Energieverbrauch und Kosten.

Ähnliches gilt auf der 236 km langen Strecke zwischen Westerland und Hamburg. Dieseldzüge mit 6-10-Wagenzügen fahren im Stundentakt. An den Enden Niebüll-Westerland (39 km) und Itzehoe-Hamburg (65 km) sind die Züge weit voller als im 132 km langen Mittelabschnitt. Hier sind die Dieseldzüge oftmals überdimensioniert. Zudem verhindern die unterschiedlichen Fahrzeuge der Hauptstrecke einerseits und ihrer Nebenstrecken nach Bad St. Peter Ording und Büsum andererseits umsteigefreie Verbindungen an die dortigen Strände.

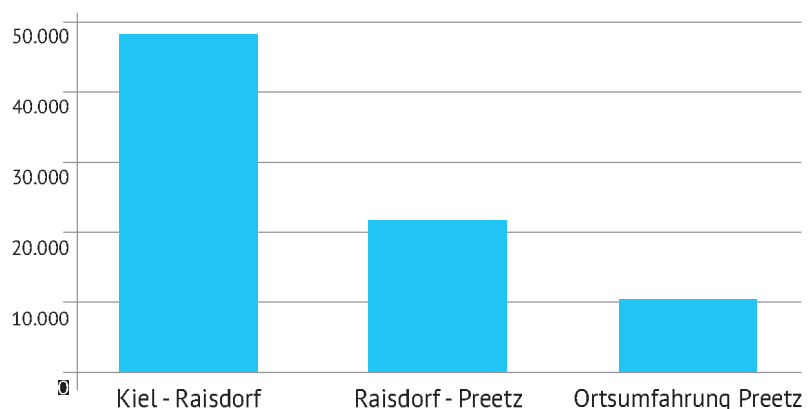
Ziele der Fahrgäste Kiel-Lübeck

*Intraplan Consult GmbH,
„Potentialanalyse Kiel - Lübeck.
Ergebnispräsentation.*



Anzahl Kraftfahrzeuge auf der B76 bei Kiel

*Landesbetrieb
Straßenbau und Verkehr Schleswig-
Holstein,
„Straßeninformationsbank:
Schleswig-Holstein
Verkehrsmengenkarte 2005“.*



Fazit und Handlungsempfehlung zur Elektrifizierung mit Oberleitungen

- ❑ Schleswig-Holstein braucht eine Strategie zur konsequenten Elektrifizierung der Bahn.
- ❑ Bundesweit sind 60% der Strecken elektrifiziert. Die GroKo strebt 70% bis 2025 an. Da müssen wir hin. Um die Bundesstrategie auch in Schleswig-Holstein erfolgreich umsetzen zu können, fehlen bei uns rund 500 km Oberleitungen.
- ❑ **Eine Elektrifizierung auf Bundesniveau (60%) würde jährlich gut 12 Mio. Euro pro Jahr sparen.**
- ❑ Zudem würde die Bahn bequemer, und schneller werden sowie mehr Menschen mitnehmen.
- ❑ Veränderte Linienkonzepte stärken die besondere Nachfrage im Nahbereich der Städte.
- ❑ Die bestehende Finanzierungsstruktur setzt keine hinreichenden Anreize zur Investition.
- ❑ Eine Landesinfrastrukturgesellschaft könnte die Finanzierung der Investition übernehmen und diese Kosten auf die Nutzer der Schienen umlegen, um von diesen einen Teil der eingesparten Betriebskosten abzuschöpfen.

Ausfahrt Bhf. Preetz Richtung Kiel. Hier muss in das zweite Gleis investiert werden



Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum

- ❑ Einige Regionen sind recht gut erschlossen - anderen fehlt ein attraktiver Nahverkehr.
 - ❑ Immer mehr Menschen werden zu alt fürs Autofahren, wollen aber mobil bleiben.
 - ❑ Bisher fahren Busse zwar praktisch überall, aber viel zu selten. Oft sogar nur für SchülerInnen.
 - ❑ Immer mehr Menschen legen Wert auf Umwelt- und Gesundheitsbilanz bei der Fortbewegung.
 - ❑ Das ist unattraktiv und kann die Mobilitätsbedürfnisse des Alltags nicht abdecken.
 - ❑ Die Kreise planen den Busverkehr für sich. So enden Busse oft an den Kreisgrenzen. Oft sind diese seltener zu überwinden als früher der Eiserne Vorhang.
 - ❑ Angebote sind an Bedarfe nach flexibler und individueller Mobilität anzupassen.
- Deshalb setzen wir auf ein Konzept aus „Starken Linien“ und „Flexibler Bedienung vor Ort“.

Exkurs: Reaktivierung von Bahnstrecken

Züge sind weit beliebter als Busse und bringen auch mehr Fahrgäste und Einnahmen. Sie fahren auf ihren eigenen Trassen ohne Staus. Die Spurführung auf Schienen ist wesentlich komfortabler und sicherer. Daher sollte soweit wie möglich die Schiene bei starken Linien Vorrang haben. Noch stillgelegte Strecken werden auf die Reaktivierung hin untersucht. Zahlreiche positive Beispiele zeigen, dass viele Strecken in den vergangenen Jahrzehnten zu Unrecht stillgelegt wurden und erfolgreich reaktiviert werden können.

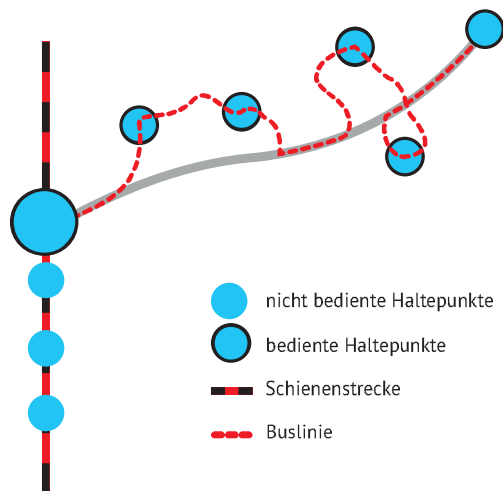
Beispiel Neumünster - Bad Segeberg: 1984 wegen angeblich zu geringer Auslastung stillgelegt. 2002 kam die Reaktivierung. Bei der Sanierung der Strecke wurden lokale Akteure mit einbezogen, z.T. neue großzügige Wartehallen und sogar ein neues Bahnhofsgebäude gebaut. Die Triebwagen sind 120 km/h schnell, klimatisiert und haben bequeme niederflurige Einstiege. Parallele Busverbindungen wurden zu den Knoten umgelenkt. In Rickling und Wahlstedt entstanden Kombibahnsteige für schnelle und einfache Umstiege zwischen Bahn und Bus.

Statt prognostizierter 2.000 kamen über 3.000 Fahrgäste täglich. Der Andrang war so groß, dass Zusatzbusse eingesetzt werden mussten. Mittlerweile wurden die Bahnsteige so erweitert, dass auch zwei gekoppelte Triebwagen (Doppeltraktion) fahren können.

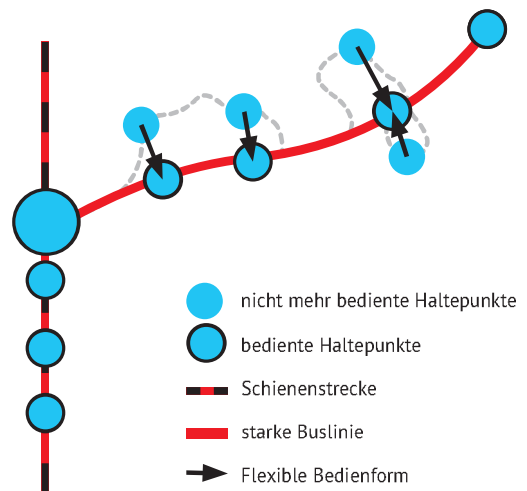


Starke Linien

- ▣ Fahren Züge und Busse gebündelt nur noch auf schnellen direkten Verbindungen zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren, können sie einen dichten Takt anbieten.
- ▣ An Knoten knüpft der Zubringerverkehr an, der Orte abseits der direkten Route anbindet.
- ▣ Prinzipiell gilt: Schiene ist besser als Straße. Daher sind Reaktivierungen voranzutreiben.
- ▣ Wo keine Bahn möglich ist, sollte der Regionalbus möglichst bahnähnlich gestaltet sein mit Fahrgastinformationssystemen, Klimaanlage und genug Platz für Gepäck und Räder sowie Busspuren an staugefährdeten Punkten, Vorrangschaltungen an allen Ampeln und Haltestellen mit hohem Maß an Sicherheit und Komfort für die Fahrgäste.



Schwache Linie wie heute



Starke Linien + flexible Anbindung



Flexible lokale Angebote

- ▣ Wo die Nachfrage gering ist, sollten Busse nur bei Bedarf fahren.
- ▣ Gefahren wird nur auf Wunsch der Fahrgäste, dafür aber räumlich und zeitlich flexibel.
- ▣ Das erschließt auch schlecht an Einrichtungen zur Nahversorgung wie Einkaufsmärkte, Ämter oder Arztpraxen angebundene Ortsteile und bindet sie an die starken Linien an.
- ▣ Flexible Formen des ÖPNV sind billiger als leere Linienbusse.
- ▣ Je nach Region und Einsatzzweck muss die jeweils geeignete Variante gefunden werden.
- ▣ In der Praxis haben sich zahlreiche Modelle etabliert, die sich wie folgt einteilen lassen:



Kleinbusse am Bahnhof Meldorf

Selbstorganisierte Systeme sind eine Spezialform der flexiblen Bedienform. Allen voran die individuelle Anreise per Pkw und Fahrrad. Hier können die Kommunen oft schon durch gute Abstellmöglichkeiten, vorzugsweise Bikeund Ride viel erreichen. Das Münsterland zeigt, wie vergünstigte Pedelecs für ZeitkarteninhaberInnen der Buslinie zu einem massiven Anstieg der Zahl der Dauerkunden führen.

Mitnahmeplattformen bieten im Zuge der Digitalisierung eine Chance, die Mitnahme von Personen durch AutofahrerInnen zu organisieren. Dieses kann aber nur ergänzend sein.

Bürgerbusse sind über das Verkehrsbedürfnis hinaus als Projekt zur Stärkung des gemeindlichen Zusammenhaltes interessant. Der Einsatz von Liniendiensten ist schwerer als der von Bürgerbussystemen

unterhalb der Schwelle des Paragraphen 42 Personenbeförderungsgesetz. Diese sind in Rheinland-Pfalz stark verbreitet und fahren nur nach Bedarf innerhalb eines Amtsbereiches. Statt der Fahrpreiserhebung wird eine Spendenbox bereitgestellt. Diese Konstellation senkt den Aufwand so deutlich, dass auch in kleineren Orten Bürgerbusse entstehen können.

Wichtig ist dabei die Bereitstellung von Fachkompetenz durch das Land zur Beratung der Gemeinden und ggf. eine Starthilfe bei der Fahrzeugbeschaffung.

Fazit und Handlungsempfehlung

Bislang verfolgt der ÖPNV in ländlichen Räumen häufig das Konzept einer möglichst flächendeckenden Bedienung mit einer schlechten Qualität. Diese Idee sollte, wie im Konzept Netz25+ vorgeschlagen, durch einen neuen Grundansatz ersetzt werden: Der an klassischen Fahrplänen und Linien orientierte Nahverkehr sollte in den ländlichen Regionen auf wenigen, dafür leistungsstarken Schienen- und Busverbindungen gebündelt werden.

Die Anbindung der Dörfer und Siedlungen abseits dieser starken Linien erfolgt über neue, flexible Bedienformen wie z.B. Anruf-Sammeltaxen und Anrufbusysteme.

Ergänzend sollte die multimodale Anschlussfähigkeit des ländlichen ÖPNV insbesondere für das Fahrrad und E-Bikes erhöht werden, z. B. durch sichere Abstellmöglichkeiten, Fahrradmitnahme und E-Bike-Verleih. Perspektivisch bietet auch die Digitalisierung neue Optionen für den ÖPNV im ländlichen Raum, z.B. durch Mitnahmeplattformen und autonomes Fahren. Diese Innovationen gilt es weiter zu fördern: Hierfür sollte über neue Finanzierungsmittel und Beratungsangebote für innovative, flexible ÖPNV-Bedienungsformen in den ländlichen Regionen nachgedacht werden.



Fahrradstation Kiel. Klein, leicht, schnell: Fahrrad & Zug sind ideal zu kombinieren.

Ein Norden - Ein Tarif

Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Schleswig-Holstein-Tarif umfassen 78 Seiten – Nur Text. Alleine das Kernsortiment umfasst über 1.100 verschiedene Fahrkarten. Hinzu kommen regionale Angebote und Angebote einzelner Unternehmen sowie Hunderte Kombinationsmöglichkeiten zum Beispiel mit Fernfahrkarten der DB oder auch dem Hamburger Verkehrsverbund HVV. Dabei deckt dieses Wirr-Warr noch nicht einmal alle Fahrten innerhalb Schleswig-Holsteins ab, von der Fahrt zu unseren Nachbarn einmal ganz zu schweigen. Der Fahrkartenkauf gerät zum Lotospiegel.

Dieser Tarifschlingel muss gelichtet werden. Schließlich müssen Autofahrer an Kreisgrenzen auch nicht jedes Mal anderes Benzin kaufen. Fahrkartenkaufen muss so einfach sein wie Bezahlen im Supermarkt. Das bedarf eines einfachen und nachvollziehbaren Tarifs über die Grenzen hinweg. Damit sind nicht nur die Grenzen zu unseren Nachbarn gemeint, sondern auch die zu anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes.

Die Mobilkarte für Zug, Bus, Leihrad, CarSharing/Dörpsmobil und flexiblem ÖPNV gehört in jede Geldbörse.

Die GroKo sieht in Ihrem Vorstoß zum kostenlosen Nahverkehr bloß einen Rettungsanker ihrer verkehrten Verkehrspolitik. Dabei ist Verkehr niemals kostenlos, sondern irgendwer muss immer etwas bezahlen. Wir sagen, dass der Umweltverbund so gut sein muss, dass er seinen Preis wert ist. Dabei kann die Umlagefinanzierung des Umweltverbund regional/lokal oder auch zu bestimmten Zeiten sehr wohl Sinn machen.

Solidartickets

Bei Solidartickets werden alle Menschen einer Gemeinschaft verpflichtet, Zeitkarten zu kaufen. Da alle hierfür bezahlen, jedoch nicht alle gleichermaßen fahren, ist es deutlich günstiger. Eine solidarische Verkehrsfinanzierung ermöglicht nicht nur allen Beteiligten neue und preisgünstige Angebote, sondern stärkt den ÖPNV als Daseinsvorsorge. Dadurch ergibt sich häufig eine positive Aufwärtsspirale.

Semesterticket

Das Semesterticket ist ein etabliertes Instrument. Studierende teilnehmender Hochschulen erhalten als Ge-

genleistung für die Entrichtung ihres Semesterbeitrags freie Fahrt. Ziel ist es, dass ein solches Ticket landesweit 365 Tage/24 Stunden gilt.

Die Semestertickets von Kiel und Flensburg sind zwar billiger als an anderen Universitäten. Dafür gelten die Tickets aber auch nur vor Ort, wohingegen andere Standorte landesweit freie Fahrt bieten.

Wir wollen den Anfang eines landesweiten Semestertickets zu einem politischen Preis von 99 € unterstützen. Wer das Land studiert, muss es sehen können.

Gästeticket

Solidartickets sind auch für andere Personenkreise möglich. In der Ferienregion Schwarzwald erlaubt ein Zuschlag auf die Kurtaxe in Höhe von 0,36 Euro pro Übernachtung den UrlauberInnen die Nutzung von Zug und Bus ohne weitere Kosten. Schleswig-Holstein hat den Tourismusgemeinden im Norden ermöglicht, ein entsprechendes Finanzierungsinstrument für den ÖPNV in touristischen Gegenden zu schaffen. Es bietet sich hiermit die Chance, in den touristisch erschlossenen Regionen Schleswig-Holsteins neue ÖPNV-Angebote zu finanzieren, beispielsweise auch flexible Angebote zur Anbindung an starke Linien. Bedingung ist, dass Kommunen solche Modelle aktiv umsetzen.

Bürgerticket

Das konsequenteste Solidarticket ist das Bürgerticket, bei dem grundsätzlich alle EinwohnerInnen einer Gebietskörperschaft eingeschlossen sind und dafür den Nahverkehr nutzen dürfen. Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer strebt das an. Es fehlt jedoch noch an einer entsprechenden Gesetzesgrundlage. Diese könnte in Schleswig-Holstein im Kommunalabgabengesetz oder dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr geregelt werden.

Den für die Großstadt entwickelten HVV-Tarif im ländlichen Raum zu verbreiten, löst die Probleme nicht grundsätzlich, sondern lindert nur einige Probleme vor Ort. Das kann nur ein Schritt zum grenzüberschreitenden und auf Kundengruppen zugeschnittenen Nord-Tarif sein. Den Einstieg auf den Weg zum Bürgerticket macht das Semesterticket.

Fazit und Handlungsempfehlung

Den für die Großstadt entwickelten HVV-Tarif im ländlichen Raum zu verbieten, löst die Probleme nicht grundsätzlich, sondern lindert nur einige Probleme vor Ort. Das kann nur ein Schritt zum grenzüberschreiten-

den und auf Kundengruppen zugeschnittenen Nord-Tarif sein. Den Einstieg auf den Weg zum Bürgerticket macht das Semesterticket.

Die Finanzierung mit MOIN.SH

Die derzeitige Finanzierungslage bietet eine einmalige historische solide Grundlage. 30 Mio.Euro pro Jahr zusätzliche Regionalisierungsmittel, 15 Millionen Euro pro Jahr GVFG* und 60 Mio. Euro im Sondervermögen MOIN.SH** In den fünf Regierungsjahren der Jamaica-Koalition stehen insgesamt 285 Mio. € für die Investition in den Schienenverkehr zur Verfügung.

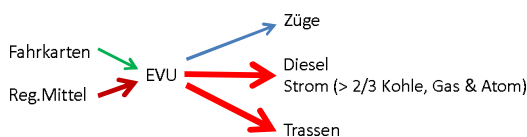
Was wollen wir finanzieren?

Das Schienennetz muss insgesamt ertüchtigt und modernisiert werden. Die Grundlage dafür sind:

- Elektrifizierung von Strecken
- Moderne E-Züge
- Beschleunigung auf mindestens 120 km/h im gesamten Netz
- Moderne Signaltechnik
- Erneuerbare Energien
- Erweiterung der Gleiskapazität
- Neue und moderne Mobilitätsstationen
- Reaktivierung von Schienenstrecken

Was kann damit finanziert werden?

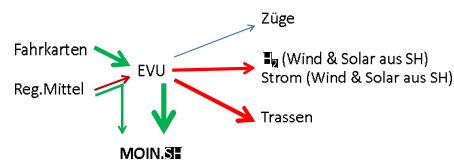
Triebwagen kosten rund 5 Mio. Euro, Loks ebenfalls. Ein Kilometer Oberleitung bei der DB 1-1,5 Mio.Euro ebenso wie ein neuer Bahnsteig. Pro gefahrenen Zugkilometer fallen rund 5 Euro Trassengebühr (eine Art „Schienenmaut“) an.



Heute finanziert eine Bahn aus Fahrkarten und Regionalisierungsmitteln die Züge, die Energie und die Trasse. Viel Geld geht dem System verloren. Schlechte Angebote und damit geringe Fahrkarteneinnahmen sind die Folge.

Schnell wird klar: Selbst wenn Landesbahnen im Regionalbezug vieles günstiger machen, müssen wir viel mehr in Züge, Signaltechnik, Stationen sowie heutige und neue Strecken investieren. Da kommen mehrere Milliarden Euro zusammen. Doch es lohnt sich! „Strom statt Diesel“ senkt die Betriebskosten und bes-

sere Verbindungen bringen mehr Fahrgäste und steigern die Einnahmen. Damit dieser Nutzen bei uns verbleibt und die Investitionen finanziert, wollen wir MOIN.SH zu einem revolving Fonds mit Kreditfähigkeit weiterentwickeln. Daran sollen sich auch Dritte wie der Bund und die EU mit Zuschüssen aber auch Private langfristig und fair beteiligen. Gerade Versicherungen mit ihren Pensionsfonds suchen sichere Anlagemöglichkeiten, die Investition in Schieneninfrastruktur ist ein „long-term-investment“ mit nachhaltiger Refinanzierung.



So wirkt MOIN.SH: Gute Infrastruktur spart Kosten und erhöht die Einnahmen bzw. senkt den Bedarf an Regionalisierungsmitteln! Das finanziert die Investitionen.



Zug in Kiel nach Eckerförde - Dorthin fährt er schon mit 120 km/h. Nach Flensburg geht es leider noch nicht ganz so schnell weiter.

* = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

** = Mobilität und Innovation im Nahverkehr Schleswig-Holstein

***EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Züge und Triebwagen fährt

****EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die Gleise gegen Gebühr zur Verfügung stellt

Die Weichen richtig stellen: Netz 25+

Verkehrswende, Energiewende und Klimaschutz gehören zusammen. Bis 2030, das ist in nur 12 Jahren, müssen die CO₂-Emissionen um über 40% sinken. Doch einzig im Verkehr steigen sie immer noch an. Zu viele, zu große Autos und Lkw fahren zu weit. Ein weiter so in der Mobilität können wir uns als Land zwischen den Meeren nicht leisten.

E-Autos helfen nur wenig, da in bereits nur acht Jahren, alle neuen Kfz elektrisch sein müssten – Autos ebenso wie Laster. Angesichts der heutigen Zahlen ist das illusorisch. Wir müssen umsteuern. Die Digitalisierung (z.B. E-Government) und regionale Strukturen (z.B. Erhalt von Einkaufsmöglichkeiten) können ungewollten Verkehr vermeiden. Dennoch wollen wir auch weiterhin mobil bleiben. Zur Arbeit, zu Freunden, zum Vergnügen.

Das bedarf einer Stärkung des Umweltverbundes aus Zug, Bus, Rad, Fußwegen, Carharing und flexiblen Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs. Der heutige Anteil von Zug und Bus von rund 7,5% am Verkehrsvolumen reicht bei weitem nicht aus.

Der Umweltverbund muss so attraktiv werden, dass er von den Menschen gerne genutzt wird, was angesichts der heutigen Zustände schwer erscheint. Die Schweiz und Japan zeigen aber beispielhaft, dass es geht. Pünktlich fahren 17% bzw. 30% des Verkehrs dort im dichten Takt auf Schienen. Ein Mehrfaches an Fahrgästen ist nicht nur eine große Aufgabe, sondern eine große Chance, die es zu gestalten und zu nutzen gilt.

Die Strategie Netz25+ hat vier Eckpunkte:

1. Elektrifizierung des Schienenpersonenverkehr – „Strom statt Diesel“
2. Starke Linien plus flexible Bedienung vor Ort – „Mit Takt & Tempo durchs Land“
3. Stärkung des kommunalen ÖPNV – „Alle sind dabei“
4. Ein Norden - Ein Tarif

Das heißt:

1. Wir planen die konsequente Elektrifizierung unserer Gleise. Derzeit sind es bei uns nur 30%, während es im Bund 60% sind. Die GroKo will dieses durch ein Sonderprogramm auf 70% steigern. Damit müsste der Bund bei uns rund 500 km neue Oberleitungen bauen, was uns jährlich Energiekosten in zweistelliger Millionenhöhe sparen würde.

Gleiches gilt für die weiterhin nicht elektrifizierten Strecken. Die Umstellung auf Triebwagen mit eigenem elektrischem Antrieb ohne Verbrennungstechnik (Akkumulator/Wasserstoffbrennstoffzelle) sorgt für die Energiewende auf der Schiene. Das wollen wir auch für die Busse erreichen.



Qualitativ bringen E-Züge durch höheren Reisekomfort und geringere Reisezeiten einen großen Sprung nach vorne. Mehr Menschen können wieder direkt in ihre Station vor Ort einsteigen.

2. Wir müssen das Liniennetz neu denken. Viel mehr Menschen müssen direkte Verbindungen in die Zielregionen bekommen. Touristische Gebiete wie die Holsteinische Schweiz oder die Strände von St. Peter Ording, BÜsum und der Lübecker Bucht brauchen umsteigefreie Verbindungen mit Hamburg. Pendler im Umland brauchen S-Bahnen in die Städte. Dazu dient die Trennung von Nah- und Regionalverkehr.

Anfangen werden wir mit der Verbesserung der heutigen Regionalbahnen. Mindestens alle halbe Stunde müssen sie um die Städte herum Regionalknoten bilden, damit sich der örtliche Busverkehr ideal darauf einstellt. Später werden daraus Regio-S-Bahnen, die auch in die Städte hineinfahren können. Dazu brauchen wir auch neue Strecken.

Dort, wo keine Schienen liegen brauchen wir auf den Hauptachsen Schnellbusse: Elektrisch, bequem, vernetzt und alle halbe Stunde.

3. Im ländlichen Raum, abseits der Hauptachsen von Zug und Bus werden flexible Angebote benötigt. Car-Sharing ist auch im ländlichen Raum attraktiv. Fahrräder und Velomobile erweitern, besonders mit elektrischer Unterstützung, den Einzugsbereich von Stationen um ein Vielfaches. Alle kommen mit.

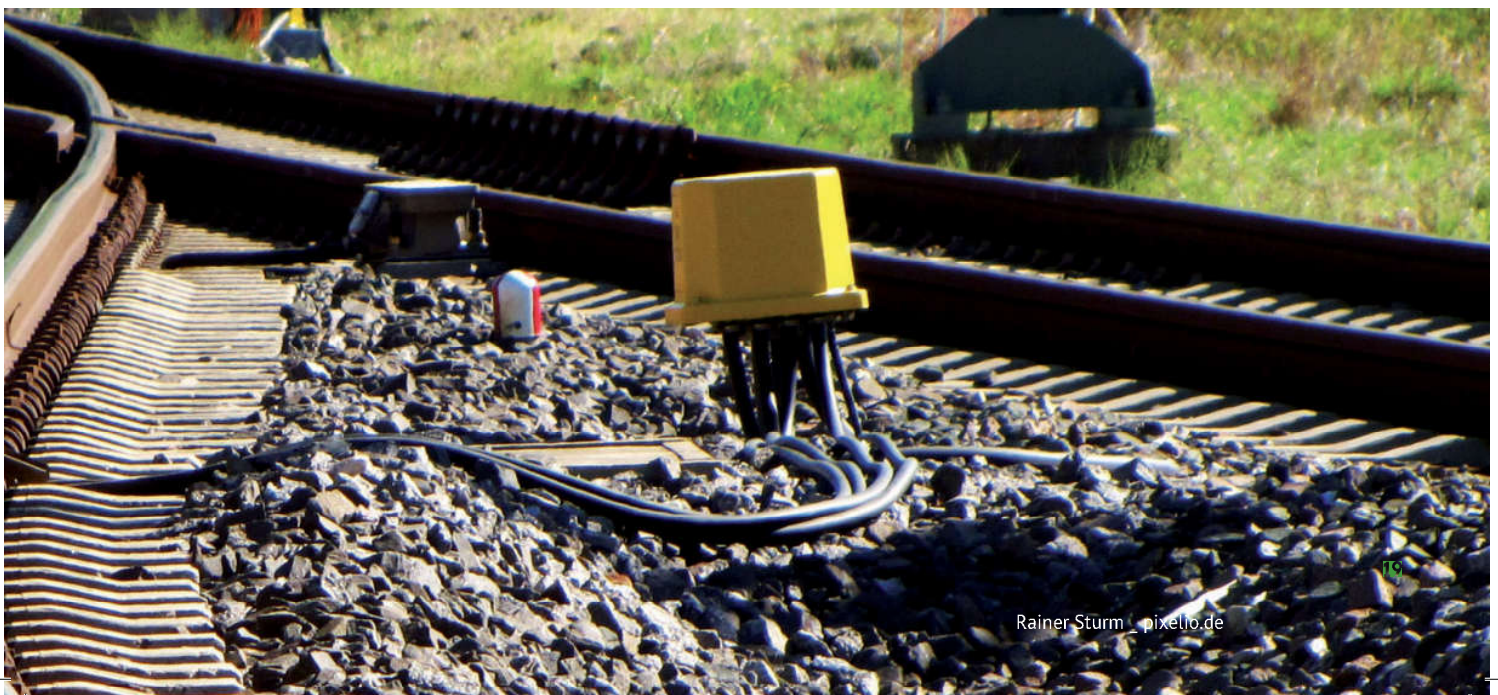
4. Der Umweltverbund muss auch preislich attraktiv sein. Ohne komplizierte Tarifgrenzen. Eine MobilCard und alles ist drin: Das Leihauto vom Dorf zum Schnellbahnhof ebenso wie die Zugfahrt in die Stadt und das Leihrad vor Ort. Das Semesterticket ist der Einstieg in den umlagefinanzierten Nahverkehr.

Finanziell bringen uns eine Landesinfrastrukturgesellschaft und ein darlehensfähiger Investitionsfonds große Fortschritte. Sie lenken Gelder, die heute z.B. für Diesel verlorengehen, zurück in unsere Infrastruktur.

Es bedarf auch großer ideeller Anstrengung: Neue Linien, neue Wege, neue Gewohnheiten. Nicht immer ein eigenes Auto zu brauchen, wird für viele ungewohnt aber auch vorteilhaft sein. Schließlich kann man im Zug lesen, schlafen, essen, arbeiten oder mit den Kindern spielen. Die Frage ist nicht, ob wir uns die Verkehrswende leisten können. Wir können es uns nicht leisten, sie zu unterlassen. Zu wichtig ist zukunftsfähige Mobilität für uns Menschen und unsere wirtschaftliche Grundlage.

Neue Wege sind schwer zu beschreiten – Sie entstehen ja erst beim Gehen.

Das Ziel verbindet!





Stadt und Land, Pendler und Touristen, Schüler und Rentner, Arbeit und Erholung – Mobilität bewegt uns alle.

Mit dem Konzept Netz25+ geben die Grünen den Takt für die Zukunft vor. Öffentlicher Verkehr muss aus der Nische geholt werden.

Die Fraktion benennt klar vier Ziele:

Elektrifizierung, Starke Linien, Investitionen, Ein Norden – Ein Tarif.

Eka von Kalben

Fraktionsvorsitzende



Wer bessere und nachhaltige Mobilität will, muss investieren:

Mit dem Sondervermögen MOIN.SH schaffen wir die Voraussetzung für landeseigene Schieneninfrastruktur.

Mit dem Studententicket machen wir den Öffentlichen Personenverkehr attraktiv für junge Leute. Mit einem einheitlichen norddeutschen Tarif wollen wir den Tarifdschungel lichten.

Dr. Andreas Tietze

Sprecher Verkehr und Wirtschaft



Schleswig-Holstein ist ganz überwiegend ländlicher Raum.

Vielerorts fehlt ein attraktiver Nahverkehr. Statt „jede Milchkanne mitzunehmen“ brauchen wir starke Linien mit flexibler und verlässlicher Anbindung in der Fläche.

Bernd Voß

Sprecher für Energie, Wirtschaft, ländliche Räume



Energiewende mit der Verkehrswende verbinden:

Das Zauberwort „Sektorenkopplung“ bedeutet für uns weitgehende Elektrifizierung des Schienenverkehrs – stark genutzte Strecken mit Oberleitung, das bisherige „Dieselnetz“ in Zukunft mit Triebwagen mit eigenelektrischem Antrieb ohne Verbrennungstechnik.

Dr. Holger Busche

Referent für Energie und Verkehr