

# Wer macht eigentlich den Fahrplan?



Hintergründe und Entstehungsprozess  
für den SPNV in Schleswig-Holstein



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

# Liebe Nahverkehrs-Nutzer,

im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein arbeitet die NAH.SH GmbH daran, den Nahverkehr im Norden fahrgastfreundlicher und attraktiver zu machen. Offenbar mit Erfolg, denn die Nachfrage ist seit 1995 landesweit um rund 40 Prozent gestiegen. Dazu haben neben modernen Stationen und komfortablen Fahrzeugen sicher auch Fahrpläne beigetragen, die auf regelmäßige Taktung setzen und die Bedürfnisse der Fahrgäste so weit wie möglich berücksichtigen.

Im Normalfall wird in Schleswig-Holstein jährlich im Dezember ein neuer Fahrplan für den Nahverkehr auf der Schiene veröffentlicht. Jede neue Auflage ist das Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit vieler Akteure und ein komplexes Zusammenspiel vieler Faktoren – von der Infrastruktur und der Maximalauslastung einzelner Strecken bis zu Sicherheitsaspekten und dem Einsatz von Fahrzeugen und Personal. Die Änderungen zum Vorjahr sind dabei allerdings meist eher gering, weil schon seit 2002 in Schleswig-Holstein der integrale Taktfahrplan ITF als Rahmen gilt. Was der ITF ist, wer in welcher Rolle daran beteiligt ist und welche Aspekte in welchem Stadium der Entstehung des Fahrplans berücksichtigt werden müssen, können Sie auf den folgenden Seiten in Kurzform nachlesen.

Kommen Sie gut an!  
Ihr Nahverkehr in Schleswig-Holstein

## Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein

Der Nahverkehr im echten Norden ist ein komplexes System: Fünf Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und 32 Busunternehmen befördern hier pro Tag über 750.000 Menschen\* – auf 1.179 km Schienennetz mit 173 Bahnstationen und 26.000 km Buslinien mit 7.500 Haltestellen.

### Die Macher

Gestaltet wird der Nahverkehr vom Land Schleswig-Holstein, den 15 Kreisen und kreisfreien Städten und den Verkehrsunternehmen. Das Land ist verantwortlich für den Nahverkehr auf der Schiene, die Kreise und kreisfreien Städte organisieren den Busverkehr. Dabei koordiniert die NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Auftrag des Landes mit dem Busverkehr.

### Der Wettbewerb

In Schleswig-Holstein herrscht seit 1995 Wettbewerb im SPNV: Bahnstrecken werden von der NAH.SH GmbH zu vertraglich festgelegten Zeiträumen regelmäßig neu ausgeschrieben, und die Vergabe erfolgt anhand klar definierter Qualitäts- und Preiskriterien.

### Der Integrale Taktfahrplan (ITF)

Der Fahrplan für den SPNV in Schleswig-Holstein ist ein Integraler Taktfahrplan. Das heißt, die Abfahrten wiederholen sich in regelmäßigen Abständen, die Züge einer Linie fahren an den Bahnstationen immer zur selben Minute ab (s. Grafik unten). An bestimmten Stationen – den so genannten Taktknoten – sind die unterschiedlichen Bahnlinien miteinander verknüpft. Hier erreichen alle Linien den Taktknoten kurz vor einer bestimmten Zeit, z. B. zur vollen Stunde, und kurz nach dieser bestimmten Zeit fahren alle Linien wieder ab. Dadurch entstehen verlässliche Anschlüsse.

\*Nur Tarifgebiet SH, ohne Hamburger Randkreise und ohne S-Bahn HH



## Ein Fahrplan für die Schiene: die Anforderungen



Im Vergleich zum Busverkehr sind die Anforderungen an einen Fahrplan für den SPNV an vielen Stellen komplexer: z. B. können nicht mehrere Züge zeitgleich dasselbe Gleis bzw. dieselbe Haltestelle anfahren oder denselben eingleisigen Streckenabschnitt nutzen. Bei Planung und Gestaltung eines SPNV-Fahrplans muss eine Vielzahl solcher einschränkender Aspekte berücksichtigt werden.

### Auslastung der Strecken

Engpässe in der Infrastruktur sorgen für eine besonders hohe Auslastung bestimmter Strecken. Ein Nadelöhr ist z. B. die Strecke Pinneberg – Elmsborn, über die viele Nord-Süd-Verbindungen von der Westküste und von Flensburg/Kiel über Neumünster führen.

### Ausstattung von Strecken und Stationen

Auch die Ausstattung der Infrastruktur spielt eine wichtige Rolle: Auf der so genannten Marschbahn zwischen Hamburg und Sylt gibt es z. B. immer wieder eingleisige Abschnitte, auf denen sich keine Züge begegnen können. Darüber hinaus können elektrische Triebfahrzeuge, die auf Stromzuführung von außen angewiesen sind, natürlich auch nur auf elektrifizierten Strecken fahren.



Und an Stationen entscheidet z. B. die Bahnsteiglänge darüber, wie lang die dort haltenden Züge sein dürfen.

### Ansprüche der Fahrgäste

Damit alle Fahrgäste ihre Ziele so schnell wie möglich erreichen können, muss ein Fahrplan zuverlässig regelmäßige Fahrtmöglichkeiten sicherstellen – entweder als direkte Verbindung von A nach B oder mit einem oder mehreren Umstiegen. Für Fahrgäste ist nicht allein die Fahrzeit zwischen A und B relevant, sondern vielmehr die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür.

# Vom Entwurf bis zur Veröffentlichung: der Entstehungsprozess

Ein Fahrplan im schleswig-holsteinischen SPNV gilt in der Regel für ein Jahr – von Dezember bis Dezember. Darüber hinaus gibt es im Fern- und Nahverkehr immer wieder Sonder- oder Baufahrpläne, z. B. bei großen Veranstaltungen oder Baumaßnahmen, die den laufenden Betrieb beeinflussen.

## 1 Die Basis: Angebotskonzept und Verkehrsverträge

Im Auftrag des Landes schließt die NAH.SH GmbH mit den Verkehrsunternehmen langfristige Verkehrsverträge ab. Darin werden unter anderem die zu erbringenden Leistungen genau festgelegt: z. B. Strecken, Zugkilometer und Fahrzeuge, Takt und Sitzplatzkapazitäten.

## 2 Erster Schritt: der Fahrplanentwurf

Auf Basis der mit den Verkehrsunternehmen vereinbarten Leistungen, der zu erwartenden Entwicklung der Fahrgastzahlen und den Wünschen der Fahrgäste erstellt die NAH.SH GmbH einen Fahrplanentwurf, der u. a. mit Landkreisen, Kommunen und Nachbarländern (wie z. B. Hamburg) abgestimmt wird.

Diese frühe Version berücksichtigt bereits:

- Streckenbelegung (Güter- und Fernverkehr, festgelegte Sicherheitsabstände)
- Einschränkungen durch geplante, laufende und abgeschlossene Baumaßnahmen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Engpässe, z. B. durch eingleisige Strecken
- Sonderveranstaltungen (wie z. B. die Kieler Woche)
- Anschlüsse und nötige Umsteigezeiten der Fahrgäste
- Technische Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge
- Zuschläge für Bauzeiten etc.

## 3

### Visualisierung: der Bildfahrplan

Anschließend wird das wichtigste Instrument bei der Fahrplannerstellung entwickelt: Der Bildfahrplan bildet sämtliche Züge auf einer bestimmten Strecke ab und macht damit Überschneidungen und Trassenkonflikte auf einen Blick erkennbar.

Das wichtigste Instrument: der Bildfahrplan

## 4

### Kapazitäten-Check: die Feinplanung

Anhand des Fahrplanentwurfs der NAH.SH GmbH prüfen die Verkehrsunternehmen ihre dafür notwendigen Fahrzeug- und Personalkapazitäten: u. a. auf technische Eignung ihrer Fahrzeuge, auf die notwendigen Zeitfenster zum Tanken und Rangieren und darauf, ob Fahrzeuge und Lokführer am Ende ihres Einsatzes wieder an ihren Ausgangspunkt gelangen.

## 5

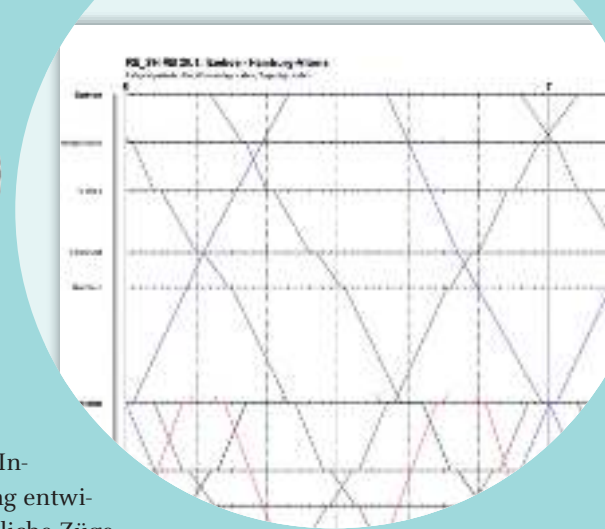
### Land und DB Netz AG: Prüfung und Genehmigung

Nachdem das Land Schleswig-Holstein bzw. die NAH.SH GmbH dem Fahrplanentwurf zugestimmt hat, reicht jedes Verkehrsunternehmen seinen Entwurf beim Infrastruktur-Betreiber DB Netz AG ein. Der prüft ihn und führt sämtliche geplanten Nah-, Fern- und Güterverkehre regionen- und länderübergreifend zu einem Gesamtfahrplan zusammen.

## 6

### Veröffentlichung: der fertige Fahrplan

Anschließend übernehmen die Verkehrsunternehmen den von der DB Netz AG geprüften und vom Land genehmigten Fahrplan und können ihn veröffentlichen: als Aushang in den einzelnen Stationen, als Fahrplanbuch und über die Fahrplan- und Tarifauskunftssysteme, wie z. B. auf WWW.NAH.SH. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen interne Fahrpläne mit detaillierteren Informationen und speziellen Unterlagen für jeden einzelnen Zug.



Alles über den Nahverkehr finden Sie unter  
[WWW.NAH.SH](http://WWW.NAH.SH)

NAH.SH-Kundendialog T 01805.710707  
(14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz,  
Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)

NAH.SH GmbH  
Raiffeisenstraße 1  
24103 Kiel