

TRANSPORT KOLEJOWY JAKO ELEMENT ROZWOJU REGIONALNEGO W SZLEZWIKU-HOLSZTYNIE

Doświadczenia niemieckich krajów związkowych są dobrym przykładem, jak należy dokonywać regionalizacji procesu zarządzania kolejami regionalnymi. Reforma, która rozpoczęła się w 1993 roku, przynosi pasażerom bardzo korzystne rezultaty. Pociągi nie tylko jeżdżą częściej, są bardziej czyste i punktualne, ale ruch kolejowy przywracany jest na nieczynnych liniach, a także powstają nowe stacje kolejowe. Każdy z krajów związkowych ma nieco inne doświadczenie i prowadzi w zakresie kolei regionalnych odmienną politykę. Szlezwik-Holsztyn stawia sobie za główny cel sprawnie dowozić pracowników do Hamburga, licząc, że korzystając z potencjału sąsiedniego kraju związkowego, przyczyni się do wzrostu gospodarczego na swoim obszarze.

Regionalizacja przewozów kolejowych w Niemczech

Usamorządowienie zarządzania regionalnymi przewozami kolejowymi stanowiło jeden z trzech głównych elementów reformy kolei w Niemczech. Przekazanie kompetencji w zarządzaniu kolejami nastąpiło na mocy ustawy o regionalizacji pasażerskiego transportu publicznego z 27 grudnia 1993 roku (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – RegG; [6]). Władze krajów związkowych przejęły odpowiedzialność za organizację przewozów jednak dopiero w dniu 1 stycznia 1996 roku. Blisko dwuletni okres miał być czasem przeznaczonym przede wszystkim na przygotowanie się do nowego zadania. Regionalizacja przewozów pasażerskich była też poniekąd następstwem wdrażania w życie dwóch dyrektyw Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (91/440/EWG [13] i 1893/1991/EWG [16]).

Obsługa przewozów kolejowych powierzona została landom, podczas gdy za organizację przewozów autokarowych odpowiadają powiaty oraz miasta na prawach powiatów. Wynika to ze specyficznej roli transportu autobusowego, który, zgodnie z prawem z 1931 roku (znalazło ono

swoje potwierdzenie w obowiązującej ustawie o wsparciu transportu pasażerskiego z 1961: *Personenbeförderungsgesetz* [10]), nie może konkurować z kolejami na odcinkach dłuższych niż 50 km.

Do kompetencji krajów związkowych w zakresie organizacji regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych należy m.in. rozpisywanie przetargów na obsługę poszczególnych tras, układanie przebiegu tras, rozkładów jazdy, a także ustalanie standardów technicznych świadczonych usług. Landy mają prawo też kształtować własne systemy taryfowe, które odbiegają od taryf Kolei Niemieckich (Deutsche Bahn).

Proces regionalizacji pokazuje, że władze poszczególnych krajów związkowych w bardzo odmienny sposób przystąpiły do realizacji zadania. Składały się na to różne czynniki: hierarchia priorytetów rozwoju regionalnego, cele polityczne, uwarunkowania geograficzne czy demograficzne itp. Paleta rozwiązań jest więc bardzo szeroka. Niektóre z krajów związkowych powołały własnych zarządców transportu kolejowego na całym swoim terenie. Stało się tak m.in. w Bawarii czy Szlezwiku-Holsztynie. Inne landy powierzyły zadanie istniejącym związkom transportowym i taryfowym, czego przykładem jest Hesja, gdzie aż trzy związki odpowiadają za realizację aglomeracyjnych i regionalnych przewozów kolejowych. Dolna Saksonia i Badenia-Wirtembergia z kolei pozwoliły na to, aby największe aglomeracje same zarządzały przewozami na własnym terytorium, podczas gdy pozostały obszar pozostaje w kompetencjach władz regionalnych. Jeszcze inne rozwiązanie zostało zastosowane w Nadrenii-Palatynacie, gdzie sieć kolejowa, ze względów historycznych, a także częściowo geograficznych dzieli się na dwa podsystemy. W związku z tym powołano dwóch zarządców. Przeciwną tendencją – konsolidacją – prezentują natomiast Berlin i Brandenburgia, które powołały wspólnego zarządcę.

W sumie za regionalne i aglomeracyjne przewozy kolejowe odpowiada 27 organizatorów. Jest to blisko dwukrotnie więcej niż krajów związkowych. Pasażer jednak nie odczuwa w związku z tym specjalnych niedogodności. W interesie wszystkich jest, aby jak najwięcej osób korzystało z kolei, więc nie ma problemów z taryfami czy też koordynacją rozkładów jazdy. Co więcej, niektóre landy traktują możliwość kształtowania systemu taryfowego jako ważne narzędzie zrównoważonego rozwoju transportu, którego

¹ Dr, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Stypendysta Fundacji Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern (Niemcy), michal.beim@imove-kl.de

celem jest zmiana zachowań i przekonanie kierowców do wyboru przyjaznych środowisku form przemieszczania się, zwłaszcza kolei. Osobliwym przykładem traktowania systemu taryfowego, jako narzędzia polityki transportowej, jest Turyngia, w której darmowy przewóz rowerów traktuje się jako stymulator wzrostu znaczenia ruchu rowerowego, zarówno w codziennych dojazdach, jak i w rekreacji oraz turystyce.

Należy podkreślić, że część krajów związkowych wprowadziła osobną markę, niezależną od marki przewoźników, dla połączeń regionalnych. Przykładowo w Bawarii działają one pod nazwą „Bayern-Takt”, w Badenii-Wirtembergii jako „3-Löwen-Takt”, natomiast w Nadrenii-Palatynacie po prostu „der Takt”. Słowo „takt” ma podkreślać spójność i regularność oferty komunikacji publicznej, nie tylko kolejowej, w regionie. W Szlezwiku-Holsztynie jest to gra słowna: „Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein”, co znaczy: „Moja droga. Transport lokalny w Szlezwiku-Holsztynie”.

Transport kolejowy jako element zrównoważonego rozwoju regionów

Każdy z organizatorów przewozów czy krajów związkowych ma też inne priorytety odnośnie działań na rzecz kolei. Szlezwik-Holsztyn, który liczy 2 835 000 mieszkańców zamieszkujących obszar o powierzchni 15 800 km², w pierwszej kolejności działa na rzecz zapewnienia jak najlepszego dojazdu do Hamburga. Dzieje się to mimo faktu, że miasto to stanowi osobny kraj związkowy. Szczególny nacisk położony jest na zapewnienie sprawnego dojazdu nie tylko z najbliższych okolic Wolnego Miasta, ale również z ośrodków w głębi kraju, m.in. z Lubeki czy Neumünster. Drugim celem jest zapewnienie dojazdu do licznych atrakcji turystycznych w Szlezwiku--Holsztynie. Szczególną rolę odgrywają więc, w praktyce długodystansowe, połączenia regionalne z Hamburga na wyspę Sylt (kolej dojeżdża na nią po specjalnej grobli) czy do wielu mniejszych miejscowości nadmorskich, co przejawia się akurat w licznych krótkich połączeniach między liniami magistralnymi a miejscowościami nadmorskimi (np. do Bad St. Peter-Ordning czy na plażę w dzielnicy Lubeki – Travemünde).

Dla porównania należy nadmienić, że przykładowo głównym celem Nadrenii-Palatynatu jest odciążenie sieci drogowej, co jest realizowane poprzez systematyczny wzrost pracy przewozowej następujący w wyniku dogęszczania taktu (obecnie godzinnego lub na niektórych liniach półgodzinnego) oraz reaktywację nieczynnych linii kolejowych. Przewoźnicy startujący w przetargach muszą mieć własny tabor. Odmiennie jest w Saksonii Dolnej: władze tego landu kładą szczególny nacisk na zakup nowoczesnego taboru, który udostępniany jest wyłonionym w przetargach przedsiębiorstwom. Z kolei doświadczona dramatycznymi zmianami demograficznymi Meklemburgia-Pomorze Przednie koncentruje się na utrzymaniu istniejącej sieci połączeń mimo spadku liczby pasażerów. Niekiedy jednak zmuszana jest do zawieszania ruchu kolejowego na niektórych trasach.

Władze Szlezwika-Holsztynu wśród drugoplanowych celów mają również zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców regionu. Poziom motoryzacji w landzie wynosił w 2009 roku 505,1 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, przez co region plasował się nieco powyżej średniej krajowej wynoszącej 503,2. Największy poziom motoryzacji był w powiecie Stormarn (563,4), który leży na granicy z Hamburgiem, a najniższy w stolicy landu Kilonii (399,8).

Poziom motoryzacji odpowiada udziałowi transportu samochodowego w strukturze podróży. Najniższy udział samochodu w podróżach w 2007 był w Lubece (47% wszystkich podróży odbywało się samochodem), w Kilonii (50%) i Flensburgu (53%). Najwyższy odsetek podróży samochodem nastąpił w powiatach graniczących z Hamburgiem np. Dithmarschen (66%) i Stormarn (66%). Udział transportu publicznego w podróżach wszystkich mieszkańców Szlezwika-Holsztynu jest bardzo niski. W 2007 roku tylko 6,0% wszystkich podróży odbywało się za pomocą autobusów czy kolei, podczas gdy samochodem wykonywano 60,7% podróży, pieszo 23,3%, a rowerem 10,1%. Średnia liczba podróży wykonywanych przez mieszkańców landu wynosiła 3,3.

Powyższa sytuacja ilustruje trudne warunki dla rozwoju regionalnych przewozów kolejowych w regionie oraz uzasadnia wybór priorytetu rozwojowego – dowóz pracowników do Hamburga. Ponadto stosunkowo niski współczynnik motoryzacji w Hamburgu (401,6 s.o./1000 mieszkańców) tłumaczy też fakt rozwoju oferty przewozowej w weekendy. Władze Szlezwika-Holsztynu chcą dzięki temu pozyskiwać dodatkowych gości dla licznych miejsc rekreacji i turystyki.

Regionalizacja jako poprawa efektywności transportu kolejowego

Ustawa o regionalizacji przewidywała również trwałe źródło finansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. W ustawie została określona wysokość środków wraz ze sposobem ich rewaloryzacji oraz klucz podziału środków. W 2010 roku było to blisko 6,9 mld EUR, z czego na Szlezwik-Holsztyn przypadało 3,11% tej kwoty. Pieniądze na regionalne przewozy kolejowe pochodzą z podatku nakładanego na sprzedaż olejów mineralnych (w tym ropy naftowej), przy czym wysokość dofinansowania przewozów nie jest zależna od wpływów osiągniętych z tego podatku.

Na 2014 rok przewidziana jest rewizja sposobu podziału środków oraz dostępnej kwoty. Decyzje co do zmian jeszcze nie są znane, jednakże kraje związkowe obawiają się, że cięcia mogą dotyczyć nawet 5% kwoty dofinansowania. Długoletnie plany rozwoju uwzględniają również ewentualne ryzyko i potrzebę dofinansowania kolei z ogólnego budżetu landów.

Pomimo pewnej krytyki sposobu przeprowadzenia procesu regionalizacji w obszernej literaturze przedmiotu przeważa jednak zdanie, że efekty są zachęcające (m.in. [3], [8], [11], [17]). Niemieckie kraje związkowe zamawiają zdecy-

dowanie więcej usług za mniejsze pieniądze. Wzrasta też liczba pasażerów. Oszczędności pozwalają nie tylko na zakup usług, ale na finansowanie lub dofinansowanie działań infrastrukturalnych na torach i stacjach kolejowych należących do DB Netze czy innych właścicieli lub zarządców [3] [9] [17]. Przykładowo władze Szlezwika-Holsztynu spodziewają się, że te tylko dzięki przetargowi na obsługę środkowej części landu, który planowany jest na 2012 roku, uda się zredukować od roku 2015 koszty o ponad 5% w skali całego landu [9].

W Szlezwiku-Holsztynie zarządzanie transportem kolejowym nie jest prowadzone bezpośrednio przez ministerstwo właściwe do spraw transportu, ale przez specjalnie do tego powołaną jednostkę, która przyjęła postać spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) jest odpowiedzialna za podejmowanie w imieniu kraju związkowego wszelkich czynności odnośnie organizacji przewozów regionalnych.

Najważniejszym elementem jest rozpisywanie przetargów na obsługę poszczególnych linii kolejowych. Przetargi rozpisywane są z dwu- lub trzyletnim wyprzedzeniem na 10 lub 11 lat. Kilkuletnie wyprzedzenie oraz stosunkowo długi okres obowiązywania umowy mają za zadanie stymulować konkurencję. Również temu celowi służy podział sieci kolejowej na pięć podsieci, dla których przetargi odbywają w różnym czasie. Pomijając przetargi na pozostałe linie łączące Szlezwik-Holsztyn z innymi krajami związkowymi (za wyjątkiem Hamburga) oraz Danią, przetargi odbywają się co dwa lata.

W 2006 roku zostały rozpisane przetargi na świadczenie usług od 2010 roku przez całą dekadę w podsięci wschodniej obejmującej świadczenie usług na poziomie 7 mln pociągokilometrów rocznie. Czas przewidziany na przygotowanie, ogłoszenie i rozstrzygnięcie ogólnoeuropejskiego przetargu, a także na rozpatrzenie ewentualnych odwołań trwał do 2008 i kończył się podpisaniem umowy. Przewoźnik mógł więc przygotować się, mając okres dwóch lat, co pozwala na zakup nowego taboru czy budowę zaplecza technicznego.

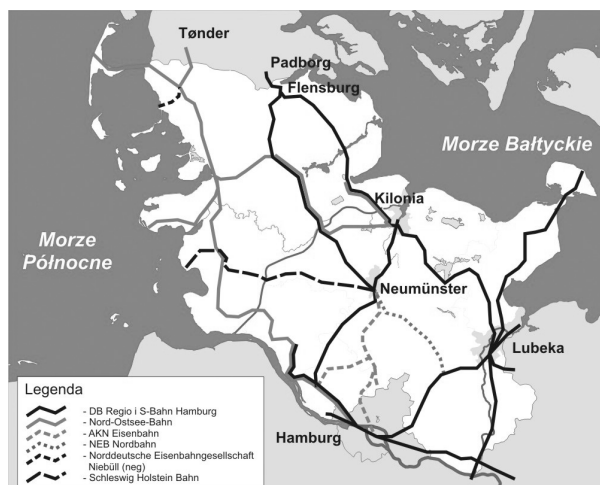
Dwa lata później rozpoczęły się prace nad wyborem operatora sieci północnej (4,9 mln pociągokilometrów rocznie, od 2012). W 2010 roku ruszył wybór przewoźnika dla środkowej części sieci (5,3 mln pociągokilometrów, od 2015 roku). Należy nadmienić, że każdy z przetargów szczegółowo precyzuje oczekiwania LVS odnośnie taboru. Choć nie zawsze wszystkie oczekiwania pasażerów da się spełnić, najważniejszym kryterium jest dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Rozpisywanie przetargów pozwala na znaczące oszczędności. Władze landu w pierwszej kolejności przeznaczają je na wzrost oferty dla pasażerów. Liczba świadczonych usług systematycznie rośnie (tabela 1). Przed procesem regionalizacji oferowano pasażerom usługi na poziomie niespełna 19 mln pociągokilometrów, w 2007 roku były one wyższe o blisko 1/4 więcej (23,55 mln pockm).

Tabela 1

Rozwój rynku kolejowego w Szlezwiku-Holsztynie						
Przewoźnik	1995		2002		2007	
	mln km	%	mln km	%	mln km	%
DB Regio (dawniej: DB AG - ZugBus)	16,14	85,0	16,29	74,2	12,29	52,2
DB AG (S-Bahn Hamburg)	0,92	4,8	0,96	4,4	0,96	4,1
AKN	1,87	9,8	2,33	10,6	2,15	9,1
NVAG / NEG Niebüll	0,07	0,4	0,07	0,3	0,08	0,3
Nord-Ostsee-Bahn	-	-	2,30	10,5	6,59	28,0
NEB-Nordbahn	-	-	-	-	0,63	2,7
Schleswig-Holstein-Bahn	-	-	-	-	0,85	3,6
Razem	18,99	100,0	21,95	100,0	23,55	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS.

Równocześnie rośnie liczba przewoźników świadczących usługi. W 1995 roku były to cztery spółki, w 2007 było już siedem przedsiębiorstw. Demonopolizacja prowadzi nie tylko do spadku udziału spółek z koncernu Deutsche Bahn – z 89,8% w 1995 do 56,3% w 2007, ale również spada liczba kilometrów przejeżdżanych przez pociągi koncernu: z 17,06 mln do 13,25 mln (tab. 1 i rys. 1).



Rys.1.Operatorzy regionalnych potęg kolejowych w Szlezwiku-Holsztynie (wg stanu w październiku 2010 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS oraz [4]

Należy nadmienić, że profesjonalnie przygotowany aparat urzędniczy potrafi nie tylko rzetelnie przedstawić ofertę dla pasażera i rozpisywać przetargi, ale również szybko zareagować w sytuacjach kryzysowych, jak stało się w przypadku likwidacji przez Deutsche Bahn pociągów InterRegio, będących *de iure* komercyjnymi pociągami dalekobieżnymi, jednak odgrywającymi bardzo istotną rolę w przewozach regionalnych. LVS została wówczas zmuszona do zapewnienia alternatywy na jednej z najważniejszych tras w regionie Hamburg–Flensburg, co z sukcesem osiągnęła [18].

Konkurencja nie jest ponadczasową gwarancją

Kraje związkowe wiążą z konkurencją ogromne nadzieje na systematyczną poprawę świadczonych usług. Literatura niemiecka (por. m.in. [11], [17], [18]) szczegółowo omawia liczne korzyści, jakie czerpią władze regionalne oraz

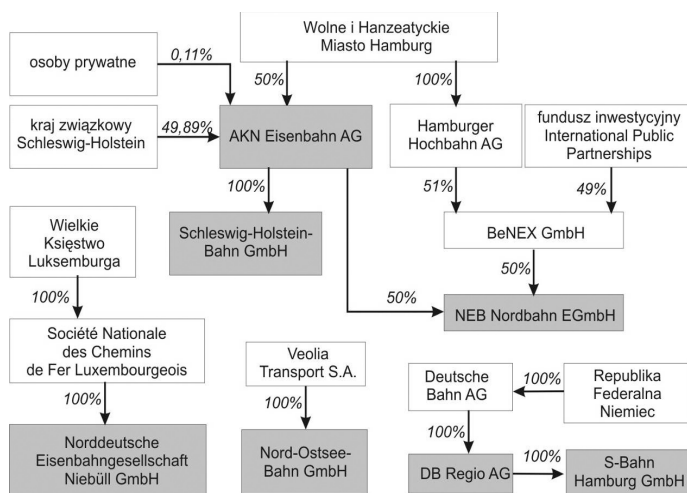
pasażerowie. Wydawać by się wręcz mogło, że konkurencja stanowić będzie trwały sposób na obniżanie cen usług w regionalnym transporcie kolejowym. Sytuacja na rynku kolejowym ma jednak też coraz większe wady. Niemiecki rynek staje się coraz bardziej oligopolistyczny. Widać to w zmieniającej się strukturze właścicielskiej spółek kolejowych. Małe przedsiębiorstwa wykupywane są przez większe koncerny, będące często spółkami zależnymi zagranicznych państwowych podmiotów (np. kolei francuskich, holenderskich, duńskich itp.).

Stopniowa monopolizacja przekłada się negatywnie na sytuację organizatorów i zarządców przewozów regionalnych. Na początku procesu regionalizacji nierzadko liczba oferentów stających do przetargu przekraczała liczbę pięciu przedsiębiorstw. Obecnie organizatorzy wyrażają duże zadowolenie, kiedy otrzymują oferty od trzech przewoźników.

Należy nadmienić, że negatywny wpływ na sytuację na rynku ma nie tylko proces monopolizacji, ale również postawa Eisenbahn-Bundesamt (nadzorca transportu kolejowego), który w powszechnej opinii piętrzy problemy przed prywatnymi przewoźnikami, skutecznie ograniczając funkcjonowanie runku kolejowego.

Strukturę właścicielską wśród przewoźników działających w Szlezwiku-Holsztynie prezentuje rys. 2. Mimo iż na rynku działa siedmiu przewoźników, wyróżnić można cztery grupy kapitałowe. Ciekawostką jest, że w trzech spośród nich istotną rolę odgrywa kapitał publiczny, również zagraniczny.

Przy okazji rozważania problemów konkurencji należy nadmienić, że kalkulacje wskazują, iż w przewozach regionalnych aż 4/5 stanowią koszty, które nie podlegają prawom konkurencji. Należą do nich m.in. opłaty za dostęp do torów czy opłaty dworcowe [9]. Konkurencja uniemożliwia więc obniżki cen usług poniżej pewnego progu, jedynie stanowi zabezpieczenie, czasem bardzo ułomne, przed czerpaniem premii za pozycję monopolistyczną.



Rys. 2. Struktura właścicielska przewoźników świadczących przewozy regionalne w Szlezwiku-Holsztynie (wg stanu w październiku 2010 r.). Przewoźnicy świadczący regionalne przewozy na terenie Szlezwiku-Holsztynu wyróżnieni zostali szarym tłem

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników i rejestrów sądowych

Infrastruktura regionalnego transportu kolejowego w Szlezwiku-Holsztynie

Infrastruktura kolejowa służąca regionalnym przewozom pasażerskim na początku 2008 roku składała się z 1170 km tras kolejowych. 42,1% stanowiły trasy dwutorowe; 23,4% tras było zelektryfikowanych prądem przemiennym o napięciu 15 kV, a 1,2% z prądem stałym o napięciu 1,2 kV (sieć S-Bahn Hamburg w części zasilanej z trzeciej szyny; część pociągów jest dwusystemowa).

Dane z ostatnich lat pokazują, że aktywne działania na LVS nie tylko zapobiegają negatywnym tendencjom w zakresie infrastruktury służącej kolejowemu regionalnemu transportowi pasażerskiemu, ale wręcz odwracają procesy. W porównaniu z 1995, ostatnim rokiem przed regionalizacją, długość tras kolejowych wzrosła o 3,8%, liczba stacji o 12,7%, a gęstość rozmieszczenia stacji zwiększyła się o 8,9%. Pozytywne tendencje w zakresie rozwoju infrastruktury (por. tab. 2) idą więc w parze wraz ze wzrostem oferty przewozowej (tab. 1).

Tabela 2

Rozwój infrastruktury regionalnego transportu szynowego w Szlezwiku-Holsztynie				
Parametr	1985	1995	2002	2008
Długość sieci kolejowej (km)	1153	1127	1165	1170
Liczba stacji kolejowych	193	150	161	169
Sieć kolejowa w przeliczeniu na mieszkańca (m)	0,45	0,42	0,41	0,41
Roczna liczba pociągokilometrów w przeliczeniu na mieszkańca	4,10	7,03	7,75	8,35
Średnia odległość pomiędzy stacjami kolejowymi (km)	5,96	7,56	7,23	6,89

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS

Jak już zostało wspomniane, wiele krajów związkowych przykłada szczególną wagę do reaktywacji nieczynnych linii kolejowych czy też budowy nowych tras. Wprowadzie w Szlezwiku-Holsztynie dalsza reaktywacja tras nie stanowi priorytetu, władze landu oraz LVS planują reaktywację dwóch tras: z Kilonii na plażę w miejscowości Schönberger oraz połączenia Niebüll–Flensburg (por. rys. 5).

Na tej ostatniej trasie regularne przewozy pasażerskie zostały zawieszane 31 maja 1981 roku. Spółka Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll (NEG Niebüll) planowała wznowienie kursów pomiędzy miastem Niebüll a Flensburgiem i kilka razy kierowała do władz regionalnych oferty. Były one uzależnione od reaktywacji nieczynnego już dworca we Flensburgu, w miejscu którego teraz działa dworzec autobusowy. Obecny dworzec główny we Flensburgu znajduje się w południowej części miasta, w stosunkowo dużym oddaleniu od centrum i atrakcji turystycznych. Temat reaktywacji dworca ciągle odkładano na przyszłość, ruch pasażerski nie był więc wznowiany. Trasa po wygaszeniu ruchu pasażerskiego była jeszcze przez 9 lat używana na potrzeby transportu towarowego oraz kolei muzealnych. Na utrzymaniu przejezdności trasy zależało również paktowi północnoatlantyckiemu. Wraz z upadkiem bloku wschodniego sprawy obronności odeszły na dalszy plan i trasa została ostatecznie zamknięta. Należy

zaznaczyć, że reaktywacja jest planowana, jednakże bez bliżej określonej daty i uzależniona nie tylko od możliwości finansowych, ale również od sytuacji społeczno-ekonomicznej regionu. Istnieje zapotrzebowanie przede wszystkim ze strony ruchu turystycznego, jednak dla obsługi ruchu codziennego wystarczająca jest szybka linia autobusowa o podwyższonym standardzie, która kursuje w godzinnym taktie. Władze regionalne traktują ją jako swoistą forpocztę i od jej sukcesu częściowo uzależniają ewentualną reaktywację ruchu kolejowego.

Reaktywacja trasy Kilonia–Schönberg Plaža jest nie tylko zadaniem pewnym, lecz wręcz jednym z kamieni milowych rozwoju kolei regionalnych w Szlezwiku-Holsztynie. Regularne przewozy pasażerskie na tej trasie świadczone były do 31 maja 1975 roku. Ruch pasażerski nie był zupełnie zamknięty, gdyż w kolejnych latach odbywał się on tylko w dni robocze i przyjmował symboliczny wymiar kilku par pociągów w godzinach szczytu. Ostatecznie do zawieszenia ruchu kolejowego doszło 16 stycznia 1981 roku. Trasa jednak nigdy nie została zamknięta. Działo się to na skutek działalności kolei Stowarzyszenia Miłośników Transportu i Kolei Muzealnych (Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn) uruchamiających od 1976 roku w sezonie turystycznym połączenie na trasie Schönberg–Schönberg–Plaža. Od 2009 roku również tylko w sezonie turystycznym uruchamiane są w weekendy połączenia z Kilonii, obsługiwane przez DB Regio. Należy podkreślić, że mają one nie tylko na celu poprawę oferty turystycznej, ale stanowią próbę odbudowy wizerunku kolei na tej trasie przed pełną reaktywacją. Reaktywacja trasy nastąpi jednak w zupełnie nowej jakości – będzie to element tramwaju regionalnego, dwusystemowego na wzór modelu Karlsruhe („Tram-Train”) pod nazwą „StadtRegionalBahn Kiel”.

Planowana sieć „StadtRegionalBahn Kiel” składa się z 5 linii tramwajowych, z których aż 4 przejeżdżać będzie przy dworcu kolejowym po torowisku zlokalizowanym na ulicy. Zakładana częstotliwość kursowania wnosi 30 minut. W związku z faktem, że na obszarze miasta przebieg części linii będzie się nakładać, takt na odcinkach wewnątrzmijskich wynosić będzie od 7,5 do 15 minut. Największą zaletą systemu jest znaczące skrócenie czasu podróży z przedmieść i sąsiednich miejscowości, co jest osiąganego dzięki bezpośredniości na wielu ważnych trasach (np. na kampus uniwersytecki) oraz krótkiemu czasowi oczekiwania na przystankach. Rekompensuje to z nawiązką nieco mniejsze tempo poruszania się niż w przypadku kolei. Koszt całego projektu szacowany jest na poziomie ok. 400 mln EUR. Preliminarz kosztów szacuje utrzymanie tramwaju regionalnego na kwotę ok. 11 mln EUR rocznie. Ustandaryzowany wskaźnik korzyści do kosztów (uwzględniający również koszty i zyski zewnętrzne, takie jak zanieczyszczenie środowiska, czasy przejazdów, ryzyko wypadków itp.) wynosi 2,12 [14]. Uruchomienie całego systemu planowane jest na rok 2017. Pojazdy w śródmieściu korzystać będą z zasilania siecią trakcyjną, natomiast w ruchu na liniach regionalnych napędzane będą silnikami diesla, dzięki temu uniknie się dość kosztownej elektryfikacji linii kolejowych.

Należy nadmienić, że o ile w samym mateczniku – w mieście Karlsruhe tramwaj dwusystemowy osiągnął próg swoich możliwości technicznych i coraz częściej podważa się sensowność kontynuacji rozwoju transportu aglomeracyjnego w tym modelu, wnioskując o rozdzielenie sieci na część tramwajową i kolejową (przy utrzymaniu przebiegu linii S-Bahn przez centrum), o tyle miasta poniżej 100 tys. mieszkańców, stanowiące centra subregionalne, coraz częściej podnoszą ideę realizacji połączeń aglomeracyjnych właśnie przy wykorzystaniu tego rozwiązania.

Ważną rolę w rozwoju transportu szynowego w Szlezwiku-Holsztynie odgrywa też poprawa parametrów linii Hamburg–Lubeka oraz Hamburg–Elmshorn. Obie trasy kolejowe są już obecnie bardzo mocno obciążone ruchem pasażerskim regionalnym, dalekobieżnym oraz towarowym, co z jednej strony ogranicza możliwości dogęszczania taktu, tak jak wskazują na to potrzeby społeczne, z drugiej strony przynosi spóźnienia z sieci połączeń dalekobieżnych na sieć połączeń regionalnych.

Ponadto planuje się zwiększenie przepustowości tras kolejowych jednotorowych prowadzących do głównych miejscowości regionu, przede wszystkim poprzez budowę dodatkowych mijanek czy fragmentaryczną rozbudowę do dwóch torów. Poprawę mają wnieść też nowoczesne systemy sterowania ruchem, których realizację przewiduje się opcjonalnie w głównych stacjach węzłowych Szlezwika-Holsztynu.

Kolej bliżej pasażera

Żaden system transportu publicznego nie może odnieść sukcesu, jeśli nie będzie dopasowany do struktury urbanistycznej. Dotyczy to również kolei regionalnych. LVS systematycznie pracuje nad dodatkowymi stacjami kolejowymi w regionie, które przybliżyłyby ten środek lokomocji pasażerom i celom ich podróży. Od 1996 roku zostało zbudowanych na nowo lub reaktywowanych łącznie 20 stacji kolejowych. Plany rozwoju kolei regionalnych [5], [9] i [19] zawierają propozycje i kierunki rozwoju sieci stacji kolejowych.

Pierwszy plan rozwoju transportu kolejowego z 1997 roku [5] zakładał budowę aż czternastu nowych stacji kolejowych w regionie. Większość zamiarów udało się osiągnąć, jednak realizacji nie doczekała się wspomniana już stacja Flensburg Centrum, na miejscu dawnego dworca kolejowego.

Drugi plan rozwoju z 2002 [19] zakładał powstanie do 2010 roku dziesięciu nowych przystanków kolejowych oraz wskazywał trasy Kilonia–Flensburg, Kilonia–Rendsburg i Lubeka–Puttgarden, na których należy zbadać potrzeby odnośnie budowy nowych przystanków. Do 2009 roku zrealizowano tylko połowę planowanych stacji: Großenbrode, Horst, Lensahn, Neumünster–Stadtwald i Lubeka–Lotnisko, przy czym ostatnia z nich posiada inną nazwę niż planowano i lokalizację (niespełna pół kilometra dalej od Lubeki).

Z możliwości przewidzianej w drugim planie transportowym [19] skorzystano tylko trzykrotnie. Najbardziej znaną realizacją była stacja kolejowa Kilonia–Hassee CITTI

PARK, która została oddana do użytku 12 października 2007 roku. Stacja składa się z dwóch platform peronowych, które zlokalizowane są na północ od dawnego budynku dworca (stacja była wyłączona z użytku już dłuższy czas przed budową nowego obiektu). Ostateczne sfinalizowanie prac nastąpiło w marcu 2008 roku, dzięki czemu powstały windy oraz przejście nadziemne umożliwiające bezpośrednie i pozbawione barier architektonicznych dojście do centrum handlowego CITTI-PARK (fot. 1). Koszty budowy stacji zostały podzielone po równo pomiędzy kraj związkowy, miasto i centrum handlowe.



Fot.1. Stacja kolejowa Kiel-Hassee CITTI-PARK (Fot. Michał Beim)

Pociągiem na co dzień podróżuje około 250 klientów centrum, ponadto jest on również wykorzystywany przez jego pracowników [9]. Liczebność klientów przybywających koleją jest nadal stosunkowo niska, gdyż równoległe do kolei oferowane jest szybkie połączenie autobusowe centrum handlowego z miastem. Autobusy kursują w takcie półgodzinnym. Dodatkowo ze względu na ograniczenia związane z planowaniem rozkładu jazdy kolei, mimo iż przez stację przejeżdżają pociągi co dwadzieścia minut (godzinny takt do Rendsburga, Flensburga i Eckernförde), to zatrzymują się tylko te ostatnie. Planuje się to jednak zmienić – docelowo miałyby się zatrzymywać wszystkie pociągi.

Administracja centrum handlowego prowadzi aktywne działania zachęcające swoich pracowników oraz podmiotów wynajmujących powierzchnię, aby korzystali w dojazdach do pracy ze środków transportu publicznego. Celem jest, aby autobusem lub koleją przyjeżdżał przynajmniej co trzeci pracujący, co oznaczałoby ok. 400 pracowników dojeżdżających tymi środkami transportu. Wynika to z faktu, iż koszt stworzenia miejsca parkingowego przed centrum handlowym waha się w granicach od 12–15 tys. EUR. Właścicielom centrum handlowego opłaca się nawet poszukiwać metod partycypacji w kosztach zakupu biletów, niż tworzyć dodatkową przestrzeń parkingową dla pracowników. Stosowna kampania reklamowa jest adresowana też do dotychczasowych i potencjalnych klientów centrum handlowego (fot. 2).

Kolejnym przykładem jest stacja Dodenhof przy centrum handlowym o tej samej nazwie na obrzeżach Kaltenkirchen, która powstała wprawdzie wcześniej niż w Kilonii (tj. 29 września 2006), ale nie zyskała takiego rozgłosu. Ostatnia



Fot. 2. Dworzec główny w Kilonii. Na pierwszym planie reklama dojazdów do centrum handlowego CITTI-PARK (Fot. Michał Beim)

z trzech szczegółowo nie wymienionych w dokumencie stacji, w Uphusum, powstała na trasie Niebüll–Tønder 17 maja 2007 roku i służy do obsługi miejscowości.

W 2007 roku została przeprowadzona szczegółowa analiza efektów, jakie przynoszą nowe stacje kolejowe. Autorzy Schulz i Fiedel [15] oceniają te działania jako korzystne, przy czym 9 z 16 ocenianych stacji uważają za bardzo korzystne. Na nowych stacjach w dni robocze wsiadało i wysiadało około 3800 pasażerów, z czego blisko jedna czwarta to osoby, które zrezygnowały z dojazdów samochodem. Uwzględniając dystanse podawane przez respondentów, otwarcie stacji przyczynia się w skali roku do redukcji podróży pokonywanych samochodem o około 12,3 mln pojazdokilometrów. Odpowiada to redukcji emisji dwutlenku węgla o około 2150 ton rocznie. Warty podkreślenia jest fakt, że liczna pasażerów zdecydowanie przekroczyła prognozy, które opiewały na 2600 osób wsiadających lub wysiadających podczas dnia roboczego. Sytuacja taka specjalnie nie dziwi, gdyż w Niemczech obserwuje się, że zdecydowana większość prognoz w odniesieniu do transportu publicznego jest niedoszacowana.

Nowe przystanki zwiększyły wpływy z tytułu sprzedaży biletów o około 780 tys. EUR rocznie. Koszty roczne utrzymania stacji kolejowych wynoszą około 272 tys. EUR. Koszty pozyskania i zaangażowania kapitału potrzebnego na budowę stacji określa się w skali roku na 479 tys. EUR, a zwiększonego zużycia energii w związku z hamowaniem i startem pojazdów na ok. 365 tys. EUR (koszt zatrzymania autobusu szynowego lub ETZ szacowany jest od 1 do 2 EUR). Wspomniany już ustandaryzowany wskaźnik korzyści do kosztów wynosi, według obliczeń autorów, 8,00 i należy uznawać go za bardzo pozytywny.

Najnowszy plan [9] jest znacznie skromniejszy, gdyż uwzględnia tylko 5 nowych stacji. Spośród nich tylko dwie (Ratekau i Burg auf Fehmarn) wymieniane były we wcześniejszym planie rozwoju [19]. W ogólnej liczbie wymienionych przystanków, nie uwzględniono tych związanych z budową tramwaju regionalnego. Bardzo ciekawie prezentuje się koncepcja budowy stacji Lubeka-Dzielnica Uniwersytecka (niem. Lübeck-Hochschulstadtteil), która ma być zbudowana do 2012 roku, wraz z dzielnicą, z której czerpie nazwę.

Plany miejskie zakładają, że kolej będzie zapewniała najszybsze połączenie z centrum miasta i umożliwiała studentom oraz pracownikom wygodny dojazd do innych miejscowości. Wspomniana wcześniej stacja Flens-burg Centrum, została wykreślona z planów rozwoju, choć znajdowała się w planie z 2002 roku. [19].

Omawiając kwestię stacji kolejowych, nie można nie wspomnieć o dość ciekawym rozwiązaniu – przystankach na żądanie. Są one dość popularne na liniach przebiegających przez tereny o niskiej gęstości zaludnienia. Wprawdzie brak postojów nie prowadzi ani do oszczędności czasu (pociągi muszą się trzymać ustalonego rozkładu), ani do oszczędności na opłacie dworcowej, jednak pozwalają przede wszystkim osiągnąć efekt psychologiczny, że kolej unika niepotrzebnych postojów oraz zaoszczędzić energię potrzebną na ponowne wprawienie w ruch pojazdu.

W kontekście zmian demograficznych szczególnie istotną rolę odrywa dostęp pozbawiony barier architektonicznych. Niemieckie prawo (§ 4 BGG [1]) wyraźnie przestrzega, aby transport publiczny był dostępny dla osób niepełnosprawnych „w zwykły sposób, bez większego obciążenia” i nie wymagał w tym celu korzystania z pomocy osób trzecich. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych jest podstawą ich udziału w życiu społecznym oraz partycypacji w rozwoju regionalnym [7]. LVS konsekwentnie modernizuje więc wszystkie stacje. Do tej pory jednak tylko mniej niż połowa (79) z nich jest dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Aż 86 stacji nie jest dostępnych dla niepełnosprawnych, a w przypadku 6 wejść do pociągu wymaga pomocy specjalnego podnośnika. Kolejnym problemem jest dostępność sieci kolejowej AKN, w której większość stanowią stare pojazdy mające podłogę powyżej poziomu peronu i choć perony są dostosowane do osób niepełnosprawnych, tabor stanowi barierę.

Przy okazji modernizacji tworzona jest też infrastruktura ułatwiająca przesiadanie się, w szczególności parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Działania LVS napotyka w tym zakresie często na inicjatywy wspierające. Jednym z ciekawszych działań jest budowa stacji rowerowej w Kilonii. Oddany do użytku w lutym 2010 roku obiekt stanowi miejsce będące nie tylko bezpiecznym parkingiem rowerowym, ale również centrum mobilności z punktem sprzedaży biletów, punktem napraw rowerów oraz ze sklepem rowerowym (fot. 3).



Fot. 3. Stacja rowerowa przy dworcu głównym w Kilonii stanowi zaawansowane centrum mobilności (Fot. Michał Beim)

Partycypacja społeczna w rozwoju kolei

Bardzo ważnym elementem rozwoju regionalnego jest partycypacja społeczna. Uczestnictwo społeczeństwa w procesie zarządzania z jednej strony umożliwia obywatelom realny wpływ na podejmowanie decyzji, których są odbiorcami, z drugiej stanowi istotną korzyść dla decydentów, dostarczając im wiedzy, być może nieprofesjonalnej, ale o najbardziej istotnych problemach nurtujących lokalne społeczności.

Partycypacja społeczna również jest możliwa przy planowaniu i utrzymaniu infrastruktury kolejowej. LVS, jako organizator i zarządca regionalnego transportu kolejowego, podjął się wdrożenia na gruncie niemieckim francuskiego rozwiązania – rad pasażerskich dotyczących poszczególnych odcinków tras. Pierwsze spotkanie rady odbyło się 8 maja 2001 roku i dotyczyło trasy kolejowej Husum–Bad St. Peter-Ording. W sumie powstało blisko dwadzieścia rad dotyczących poszczególnych odcinków sieci kolejowej w Szlezwiku-Holsztynie. Rady składały się z mieszkańców oraz pracowników LVS, przy czym nie było żadnych ograniczeń co do uczestnictwa ze strony mieszkańców ani stałego członkostwa. Oczywiście, znaczącą rolę odgrywali w nich sympatycy kolei, jednak celem było jak najdalej idące szerokie odzwierciedlenie wszystkich grup pasażerów oraz potencjalnych pasażerów. Spotkania rad odbywały się generalnie dwa razy do roku, zawsze na miejscu leżącym przy danej trasie kolejowej. Pomiedzy spotkaniami mieszkańcy mogli kierować swoje uwagi bezpośrednio do LVS. Rady nie podejmowały jakichkolwiek wiążących decyzji. Służyły jedynie wymianie informacji mającej na celu wzajemne zrozumienie celów, oczekiwań oraz intencji. Budowały one atmosferę wzajemnego zaufania. W sytuacjach, gdy problem nie był zbyt złożony, umożliwiały wspólne poszukiwanie rozwiązań.

Działalność rad wpisywała się w szeroki program odnowy stacji kolejowych, który uzyskał nazwę „Das Stationsbüro Schleswig-Holstein” (Biuro Stacyjne Szlezwiku-Holsztynu) i w którym uczestniczyli również przedstawiciele przewoźników, zarządcy infrastruktury oraz władze lokalne [2]. Wraz z popularyzacją Internetu, z końcem 2009 roku Biuro Stacyjne oraz rady zostały przeniesione do przestrzeni wirtualnej. Debata z pasażerami i mieszkańcami prowadzona jest nadal, ale już na forum na stronie www.nah.sh. Zaletą jest niewątpliwie szybszy kontakt z mieszkańcami oraz mniejsze nakłady pracy (wcześniej pracownicy LVS uczestniczyli w spotkaniach rad właściwie raz w tygodniu). Wadą jest ryzyko wykluczenia z dyskusji osób mających problemy z najnowszymi technologiami.

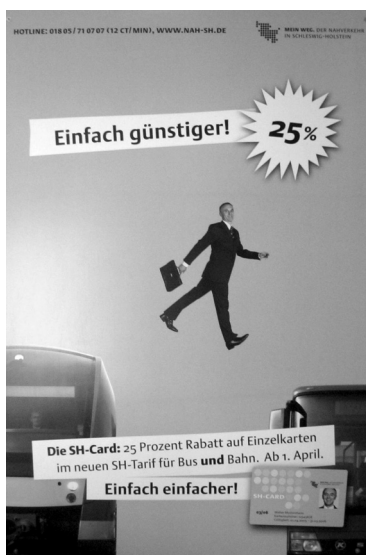
System taryfowy Szlezwika-Holsztynu

System taryfowy w Szlezwiku-Holsztynie należy do wyróżniających się w skali Niemczech. Obejmuje on zarówno transport kolejowy, jak i autobusowy. W warunkach niemieckich nie byłaby to nowość, gdyby nie fakt, że jest to organizowane na poziomie landu, a nie tylko na obszarze związków komunikacyjnych. SH-Tarif, gdyż tak jest nazwana taryfa regionalna Szlezwika-Holsztynu, została wprowadzona w grudniu 2002 roku, jednak w autobusach zaczęła obowiązywać dopiero w kwietniu 2005. Celem rozszerzenia taryfy na połączenia autobusowe była chęć zapewnienia systemowego rozwiązania

w zakresie transportu publicznego w regionie, a przez to wzrostu znaczenia w podziale zadań przewozowych.

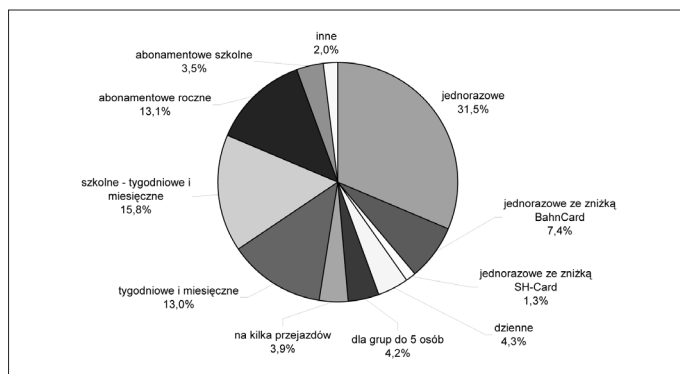
Na marginesie należy nadmienić, że współpraca pomiędzy LVS a powiatami, które odpowiadają za organizację przewozów autobusowych, jest jednym z priorytetów. LVS przygotowuje też projekt organizacji sieci połączeń autobusowych, które stanowiłyby uzupełnienie sieci kolejowej, dzięki czemu w miarę sprawnie można byłoby dotrzeć do wszystkich ważniejszych miejscowości w regionie.

Osobliwością systemu taryfowego Szlezwicka-Holsztynu jest karta rabatowa, nazwana SH-Card. Jest ona sprzedawana za 27,50 EUR i obowiązuje przez rok, uprawniając do rabatu w wysokości 25% na bilety jednorazowe w taryfie regionalnej SH-Tarif. W obliczu faktu, że podobne przywileje (rabat w wysokości 25%) w transporcie regionalnym w Szlezwicku-Holsztynie otrzymują również posiadacze karty rabatowej Deutsche Bahn – BahnCard, na zakup SH-Card decyduje się niewielu pasażerów. Należy pamiętać, że najtańsza karta rabatowa kolei niemieckich – BahnCard 25 – kosztuje tylko dwa razy więcej (57 EUR), ale upoważnia również do rabatu na bilety w pociągach dalekobieżnych i międzynarodowych, a także do ulg w innych związkach taryfowych czy różnych premii za punkty otrzymywane przy zakupach biletów. W skali Niemiec, ponad 4 mln osób korzysta z BahnCard. Swoistą odpowiedzią na konkurencję ze strony BahnCard było więc wprowadzenie przez LVS klubu użytkowników SH-Card. Uczestnictwo w nim upoważnia do wzięcia udziału w losowaniu nagród, nie przyczyniło się to jednak do poprawy wyników sprzedaży, podobnie jak kampanie reklamowe (fot. 4).



Fot. 4. Reklama systemu taryfowego kraju związkowego Szlezwick-Holsztyn ułatwiającego przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami lokomocji w regionie. Prezentuje ona również zalety karty rabatowej SH-Card (Fot. Michał Beim)

Niewielki udział SH-Card jest bardzo wyraźnie widoczny w strukturze przychodów ze sprzedaży biletów w ramach taryfy regionalnej (rys. 3). Stosunkowo duży udział w przychodach ma sprzedaż biletów jednorazowych – w roku 2006 było to 40,2% – oraz biletów na kilka przejazdów, dziennych czy dla małych grup, również obowiązujących w ciągu jednego dnia – łącznie 12,4%. LVS chce uatrakcyjnić sprzedaż biletów okresowych. W tym celu planuje wprowadzić sprzedaż biletów pracowniczych (tzw. JobTicket). Zasada funkcjonowania JobTicket polega na tym, że pewną część kosztów biletu pono-



Rys. 3. Wpływy ze sprzedaży biletów na pociągi regionalne w ramach taryfy SH-Tarif w 2006 r.

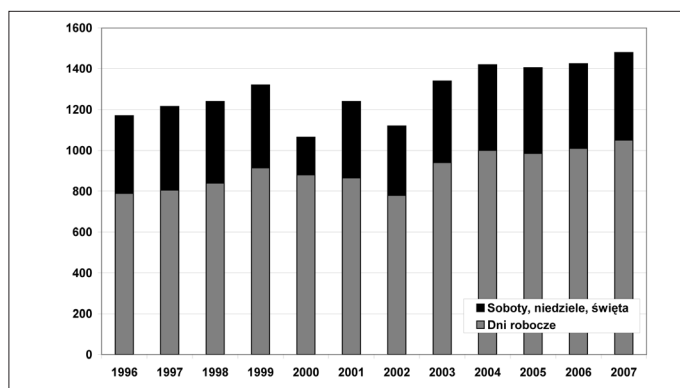
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS

si także pracodawca, jednak łączna cena biletu (płacona zarówno przez pracownika, jak i pracodawcę) jest znacząco niższa niż cena zwykłego biletu miesięcznego. Kolejną ofertą mają być bilety miesięczne obowiązujące od godziny 9:00, czyli poza porannym szczytem komunikacyjnym. W dni wolne od pracy bilety te obowiązują przez całą dobę. Oferta adresowana będzie głównie do osób starszych oraz niepracujących.

Pasażerowie

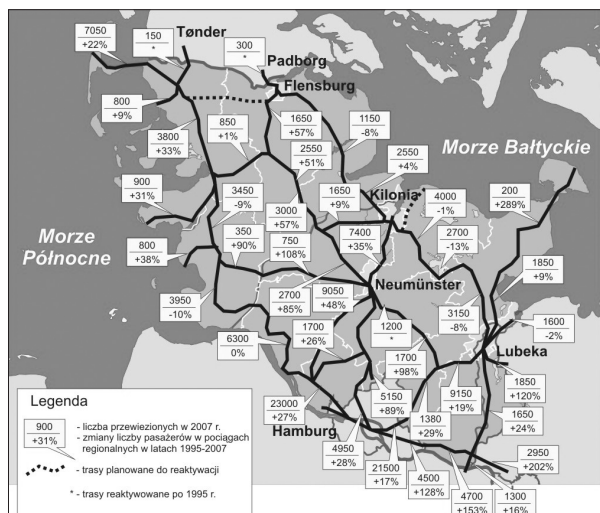
Działania LVS na rzecz poprawy warunków korzystania z kolei regionalnych przynoszą efekty w postaci wzrostu korzystania z usług. Następuje systematyczny wzrost rocznej liczby pasażerokilometrów (rys. 4). Wprawdzie w latach 2000–2002 obserwowany był wyraźny spadek, to jednak tempo przyrostu w kolejnych latach pozwoliło na powrót do tendencji wzrostowej. Do dziś nie ma przekonujących informacji, dlaczego na przełomie wieków nastąpił spadek, podejrzewa się jednak, że miało na to wpływ kilka różnych czynników, takich jak chłodne lata czy wzrost ceny biletów grupowych Deutsche Bahn, które upoważniają do korzystania z kolei regionalnych przez grupy liczące do pięciu osób.

W podziale na poszczególne trasy (rys. 5) widać wyraźny wzrost liczby pasażerów na trasach prowadzących do największych miejscowości regionu oraz Hamburga. Największe tempo przyrostu liczby pasażerów obserwowane jest jednak na trasach poza głównymi szlakami komunikacyjnymi, gdzie nastąpiła znacząca poprawa oferty, zwłaszcza poprzez wprowadzenie regularnego taktu oraz nowoczesnego taboru.



Rys. 4. Popyt na usługi transportowe kolei regionalnych w Szlezwicku-Holsztynie w latach 1996–2007. Wartości absolutne w milionach pasażerokilometrów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS



Rys. 5. Zmiany popytu na regionalne przewozy pasażerskie w Szlezwiku-Holsztynie w latach 1995–2007. Wartości średnie dziennie dla wszystkich dni tygodnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LVS

Na niektórych trasach, np. między Kilonią a Lubeką obserwuje się tendencje odwrotne – spadek liczby pasażerów. Stanowi on przede wszystkim odzwierciedlenie procesów demograficznych (spadek liczby ludności zamieszkujących obszary położone wzdłuż linii), a także zmiany na rynku pracy.

Należy podkreślić również, że LVS prowadzi systematyczne badania opinii społecznej odnośnie transportu kolejowego. Obejmują one nie tylko pasażerów kolei regionalnych, ale również mieszkańców nie korzystających z transportu publicznego, gdyż ich celem jest nie tylko uzyskanie informacji o jakości świadczonych usług, ale również poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, dlaczego mieszkańcy nie korzystają z kolei lub autobusów [12].

W związku z faktem, że popyt na niektórych odcinkach (zwłaszcza na dojazdach do Hamburga) zbliża się do granic podaży, LVS nie prowadzi obecnie działań marketingowych zachęcających do korzystania z kolei. Wcześniej jedną z ciekawszych form reklamy były billboardy przy głównych trasach wlotowych do Wolnego Miasta informujące o korzyściach (w tym również czasowych) płynących z wyboru kolei zamiast samochodu.

Podsumowanie

Po czternastu latach od przejścia odpowiedzialności za regionalne przewozy kolejowe przez władze Szlezwika-Holsztynu należy uznać, że proces regionalizacji był udany. Nawet w trudnych warunkach demograficznych i transportowych można z sukcesem rozwijać koleje regionalne. Ułatwiają to rzetelne analizy szeregu czynników, począwszy od uwarunkowań społeczno-ekonomicznych, skończywszy na analizie infrastruktury technicznej. Ponadto bardzo ważną rolę spełniają konsultacje społeczne, dzięki którym na bieżąco można monitorować wiele istotnych zagadnień i zapobiegać problemom już w momencie ich powstawania.

Szczególną uwagę zwraca fakt, że rozwój kolei nie odbywa się chaotycznie, lecz jest podporządkowany celom rozwoju regionalnego – wzmocnieniu regionalnej sytuacji gospodarczej dzięki zacieśnianiu więzi z Hamburgiem. Odbywa się to zarówno poprzez rozwój połączeń umożliwia-

jących dojazd do pracy w Wolnym Mieście, jak i połączeń zachęcających mieszkańców Hamburga do wyjazdów rekreacyjnych i turystycznych do Szlezwika-Holsztynu.

Bogactwo i różnorodność rozwiązań niemieckich landów powinny być szczególnie cenne dla polskich województw, które dopiero uczą się kształtować ofertę kolei regionalnych.

Literatura

1. *Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist, §4.*
2. Böhme U., *Beteiligung von Fabrgastvertretungen bei SPNV-Ausschreibungen*. SIGNAL, 2007, Zeszyt 6.
3. Eckert A., *Gute Beispiele: Referenzstrecken für einen besseren SPNV. Ergebnisse eines bayerischen Modellprojektes zur Steigerung der Kundenzufriedenheit sowie der Fabrgastzahlen*. Der Nahverkehr, 2007, nr 11.
4. *Eisenbahnatlas Deutschland. Ausgabe 2009/2010*. Schweers + Wall, Köln 2009. ISBN 978-3-89494-139-0.
5. *Erster Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein*. Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH, Kiel 1997.
6. *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 (Regionalisierungsgesetz, RegG)*, BGBl. I.
7. Haag M., *Barrierefreiheit an den Bahnstationen in Rheinland-Pfalz*. 8. Deutscher Nahverkehrstags 22–23. April 2010, Ludwigshafen.
8. Kossak A., *Erfolgsmodell mit Schönheitsfehlern, Fehlentwicklungen in der Umsetzung von Regionalisierung und Liberalisierung im ÖPNV*. Der Nahverkehr, 2007, nr 6.
9. *Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein 2008–2012*. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH, Kiel 2009.
10. *Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (PBefG)*, BGBl.
11. Reestorff B., *Perspektiven für die Schiene in Schleswig-Holstein. Vorläufige Bilanz der Regionalisierung im nördlichsten Bundesland*. Der Nahverkehr, 2001, nr 12.
12. Reiff H., Wewers B., *Wer benutzt wo und warum (nicht) öffentliche Verkehrsmittel? Marktforschung zum ÖPNV in Schleswig-Holstein*. Der Nahverkehr, 1998, nr 12.
13. *Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft*. Amtsblatt Nr. L 237 vom 24/08/1991.
14. *Sachstandsbericht vom Juli 2007 – StadtRegionalBahn Kiel*, Stadt Kiel, 2007.
15. Schulz J., Fiedel D., *Neue Stationen: Gewinn für Fabrgäste und das SPNV-System Erfolgreiche Bahnhofseröffnungen in Schleswig-Holstein*. Der Nahverkehr, 2007, nr 9.
16. *Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs*. Amtsblatt Nr. L 169 vom 29/06/1991.
17. Wewers B., *Ausschreibung von Leistungen des SPNV in Schleswig-Holstein, Vorbereitung, Vergabeverfahren, Entscheidung – Vergabe in Teillosen*. Der Nahverkehr, 1998, nr 7–8.
18. Wewers B., *Vom Interregio zum Schleswig-Holstein-Express. Erfahrungen und Lehren aus Sicht eines Aufgabenträgers*. Der Nahverkehr, 2004, nr 9.
19. *Zweiter Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein 2003–2007*, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein / Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH, Kiel 2003.