

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 35. Sitzung

am Mittwoch, dem 28. Mai 2014, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FPD)	Vorsitzender
Volker Dornquast (CDU)	
Hans-Jörn Arp (CDU)	i. V. v. Hartmut Hamerich
Jens-Christian Magnussen (CDU)	
Beate Raudies (SPD)	i. V. v. Olaf Schulze
Dr. Gitta Trauernicht (SPD)	i. V. v. Serpil Midyatli
Kai-Oliver Vogel (SPD)	
Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)	
Flemming Meyer (SSW)	

Weitere Abgeordnete

Oliver Kumbartzky (FDP)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

T a g e s o r d n u n g:

- 1. Mündliche Anhörung zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen im
Bahnnetz West (Hamburg-Westerland) 4**

[Umdruck 18/2765](#)

- 2. Verschiedenes 17**

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

**Mündliche Anhörung zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen im
Bahnnetz West (Hamburg-Westerland)**

[Umdruck 18/2765](#)

Herr Harrsen von der **Projektgesellschaft Norderelbe mbH, Regionale Kooperation A23/B5, Koordination**, führt zur Vorstellung seiner Organisation aus, dass man eine Landesentwicklungsachse bediene. Die Kreise Nordfriesland, Dithmarschen, Steinburg und Pinneberg sowie die Industrie- und Handelskammern zu Flensburg und Kiel hätten sich seit Juni 2012 zu einer Kooperation zusammengeschlossen. Repräsentiert werde ein Viertel der Landesbevölkerung. Er begrüßt eine Einbindung der Region der Westküstenkreise in die Beratungen über die Ausschreibung des Bahnnetzes West. Entscheidend sei aber nicht die Einbindung im Vorfeld, sondern die Ausschreibung selbst. Wünschenswert sei, die Region noch einmal beim Vorlegen der Ausschreibungsergebnisse in den Prozess einzubinden. Von ganz großer Bedeutung und bisher in der Ausschreibung nicht festgelegt sei der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke nach Westerland. Auch das Thema Elektrifizierung müsse auf der Agenda bleiben. Problematisch sei aus seiner Sicht auch das parallele Vorhandensein von zwei Tarifsystemen, was besonders in einer Tourismusregion sehr wenig komfortabel sei.

Von Abg. Dr. Breyer zu seinen Prioritäten befragt führt Herr Harrsen aus, dass es dazu in der Region noch keine Beschlusslage gebe. Die bisher ausgeschriebenen Optionen halte man für sinnvoll, eine Priorisierung werde man dann vornehmen, wenn die Region am Ausschreibungsverfahren selbst beteiligt werde.

Zu der Frage der Reisezeiten zwischen Hamburg und Westerland - eine Frage des Abg. Dr. Tietze - erläutert Herr Harrsen, dass die bisherige Dauer von etwa drei Stunden schwer vermittelbar sei. In diesem Zusammenhang müsse man über die Zweigleisigkeit und auch über die Einhaltung der Taktzeiten nachdenken. Wichtig sei eine kurze Anreise besonders aufgrund der kürzer werdenden Verweildauer am jeweiligen Urlaubsort, wodurch die Anreisedauer ein immer stärkeres Gewicht bekomme. Eine Erweiterung der Kapazitäten auch für Pendler sei eine ebenso wichtige Forderung.

Herr Barkleit, der Landesvorsitzende von **Pro Bahn**, stellt die Stellungnahme seines Vereins vor (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

Auf eine Frage des Abg. Dornquast zur Notwendigkeit des Reservezuges weist Herr Barkleit darauf hin, dass es zukünftig in Hamburg Kurzwenden geben werde. Bei größeren Störungen reichten die Fahrzeitreserven nicht aus, um die Verzögerung aufzuholen, sodass die Gefahr bestehe, dass eine Verspätung sich fortsetze. Insofern seien auch die Investitionskosten dafür gerechtfertigt.

Herr Blasberg, **Bürgermeister der Stadt Glücksstadt**, unterstreicht die positiven Aspekte des Verfahrens, das im Resultat gut sei und auf eine Weise stattgefunden habe, dass bei der Bevölkerung der Eindruck entstanden sei, ernst genommen zu werden. Er weist darauf hin, dass in seiner Gemeinde ein Wandel von Industrie- zu Wohnstandort stattfinde, was sich einerseits durch ein Schrumpfen der Bevölkerungszahl, andererseits aber durch einen Anstieg der Pendlerzahlen bemerkbar mache. Insofern komme den Pendlern eine von Jahr zu Jahr größere Bedeutung für die Stadt zu und entsprechend auch die Bahnanbindung. Man sei nach der zweijährigen Testphase nun an einer endgültigen Lösung interessiert. Wichtig sei auch, in die Ausschreibung die Option des Lokführerwechsels, die bereits von Herrn Barkleit angesprochen worden sei, aufzunehmen. Er hebt darüber hinaus hervor, dass die Verbindung nach Altona zukünftig schlechter werde, worauf Herr Schlüter in seiner Stellungnahme noch detaillierter eingehen werde.

Herr Schlüter trägt die Inhalte seiner Präsentation vor (siehe Anlage 2 zu dieser Niederschrift).

Auf eine Frage des Abg. Vogel zum Halt in Tornesch führt Herr Barkleit aus, dass man den Wunsch der Gemeinde danach gut verstehen könne, jedoch besonders zu den Pendlerzeiten zu erwarten stehe, dass der Zug in Tornesch aufgrund der bis dahin hohen Auslastung keine weiteren Passagiere aufnehmen könne. Insofern bestehe für die Fahrgäste in Tornesch kein zusätzlicher Nutzen, es entstünden dennoch aber zusätzliche Kosten. Zudem fahre in kurzem Abstand nach der Marschbahn die Nordbahn am Bahnhof ein.

Eine Frage zur Reduzierung der Sitzplatzkapazitäten im Steuerwagen - eine Frage des Abg. Vogel - beantwortet Herr Barkleit dahin gehend, dass die Reduzierung nur vier bis sechs Sitzplätze betrage, was hinnehmbar sei, zumal wenn durch diese Maßnahme die Barrierefreiheit eines Wagens erhöht werde.

Abg. Vogel interessiert weiterhin, ob eine Verkürzung der Wendezeiten nicht auch den verfügbaren Puffer reduziere. - Herr Barkleit führt dazu aus, dass durch die auf der Strecke einzusetzenden neuen Lokomotiven möglicherweise ein Fahrzeitgewinn erzielt werden könne, der bisher nicht eingerechnet worden sei. Problematisch sei bisher gewesen, dass die auf der Strecke vor der Marschbahn befindliche Regionalbahn diese ausgebremst habe. Durch eine Umstellung werde dies zukünftig nicht mehr der Fall sein, sodass eine höhere Geschwindigkeit auf der Strecke möglich sei. Diese Geschwindigkeitsgewinne würden sich positiv auf die Wendezeit auswirken.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob eine Verlängerung der Fahrradkapazität nicht zu Engpässen, besonders auf der Strecke Klanxbüll-Niebüll, führen könne.

Herr Barkleit unterstreicht, dass der Steuerwagen zukünftig für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Sperrgepäck reserviert sein solle, während die Mehrzweckbereiche in den Wagen 2 und 5 auch zukünftig als Fahrradabstellmöglichkeit zur Verfügung stehen sollten. Dabei solle eine unterschiedliche Bestuhlung je nach Saison stattfinden, um im Sommer mehr Fahrradstellplätze anbieten zu können.

Zu der von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Pünktlichkeit führt Herr Barkleit aus, dass diese auf der Marschbahn ohnehin relativ hoch sei und in der Regel immer über 90 % betrage. Das sei vor dem Hintergrund der auf der Strecke befindlichen Hindernisse ein sehr guter Wert. Eine weitere Steigerung der Pünktlichkeit sei natürlich ebenfalls wünschenswert.

Staatssekretär Dr. Nägele ergänzt, dass Pünktlichkeit ein zentrales Thema aller Ausschreibungen sei und Unpünktlichkeit pönalisiert werde. Er erläutert, dass aufgrund von Beschleunigungen nur geringfügig Zeit gutgemacht werden könne und auch der Lokführerwechsel nicht beschleunigt werden könne. Aus diesem Grund liege die Mindestwendezeit bei 16 Minuten. Kürzere Wendezeiten würden sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken. Zu der Forderung nach einer schnelleren Lokomotive hebt er hervor, dass sich diese Forderung an den Bereitsteller richte und nicht Teil der Ausschreibung des Bahnnetzes West sei. Ein Lokführerwechsel und eine Veränderung der Zugkonstellation in Husum werde als Option aufgenommen. Auch ein ganzzähriger Sprinter könne als Option aufgenommen werden. Die Ausstattung der Züge sei ebenfalls nicht Teil der Ausschreibung, sondern Sache des Anbieters des rollenden Materials. Er bietet dem Wirtschaftsausschuss an, ein Gespräch mit dem heutigen Eigentümer und dem künftigen Bereitsteller zu führen, bei dem auch Optionen und deren jeweilige Kosten thematisiert werden könnten. Die Erhöhung der Zahl der Zugbegleiter könne als Option mit in die Ausschreibung aufgenommen werden.

Herr Wewers, Geschäftsführer der LVS, erläutert die Details der Wende und hebt hervor, dass bei einer geringeren Wendezeit die Fahrplanunsicherheit deutlich zunehmen könne und sich Unpünktlichkeiten durch den fehlenden Puffer deutlich aufschaukeln könnten.

Auf eine Frage des Abg. Meyer bestätigt Herr Wewers, dass bei einem Lokführerwechsel in Altona mehr Lokführer benötigt würden. - Staatssekretär Nägele ergänzt, dass die verschiedenen Optionen in weiteren Verfahren mit Preisschildern versehen würden und dann entschieden werde, welche Option man nutzen wolle.

Herr Schlüter unterstreicht, dass ohnehin ein Lokführerwechsel an bestimmten Stellen gemacht werden müsse, da Pausen vorgeschrieben seien. - Staatssekretär Dr. Nägele sagt zu, die Option zu prüfen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Festlegung von Mindestwendezeiten in der Ausschreibung unterstreicht Herr Barkleit, dass man dies für sinnvoll halte. Die Wendezeiten müssten im Verhältnis zur Fahrzeit der Gesamtstrecke stehen und seien Sache des Aufgabenträgers. Mindestwendezeiten auch als Puffer vorzusehen, sei sinnvoll. Darüber hinaus führt er aus, dass Pro Bahn die Leistungsfähigkeit der neuen Lokomotiven optimistischer einschätze als Land und LVS. Er wolle jedoch der Ausschreibung nicht vorgreifen. - Herr Schlüter ergänzt, dass er es für sinnvoll halte, Wendezeiten in die Ausschreibung aufzunehmen und entsprechende Angebote abzuwarten.

Herr Barkleit führt auf die Frage des Abg. Dr. Breyer nach Bau- und Freizeitzuschlägen aus, dass diese absolut üblich seien, zumal die Bahn die vorgeschlagenen Fahrpläne auch testen müsse.

Auf mehrere Fragen der Abg. Dr. Breyer und Magnussen zu den Wendezeiten und der Möglichkeit, diese zu reduzieren und dennoch die Züge rechtzeitig auf die Strecke zu bringen, führt Herr Barkleit aus, dass man dem Ausschreibungsverfahren nicht vorgreifen könne. Die anbietenden Bahnunternehmen müssten die vorhandenen Begrenzungen beachten.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer zu der Zugbegleitung durch Personal unterstreicht Herr Barkleit, dass dies aus Sicht des Fahrgastverbandes sehr wünschenswert sei. Darüber hinaus sei es im Zweifelsfall in Schleswig-Holstein so, dass man immer auch beim Zugbegleiter noch ein Ticket kaufen könne, wenn der Automat nicht funktioniere oder zum Beispiel keine Geldscheine annehme.

Zur Frage der Exklusivität - eine weitere Anmerkung des Abg. Dr. Breyer - hebt Herr Barkleit hervor, dass man darin keine Auswirkungen auf die Ausschreibung beziehungsweise die Gestaltung der Angebote erwarte. Exklusivität sei darüber hinaus ein sehr übliches Vorgehen. - Staatssekretär Dr. Nägele ergänzt, dass man auch die Exklusivität mit einem Preisschild versehen könne.

Die Frage des Abg. Magnussen zur Gestaltung des Fahrplans beantwortet Staatssekretär Dr. Nägele dahin gehend, dass vom Land ein Fahrplan entworfen werde, der mit der DB Netz AG abgesprochen werde.

Herr Massau, Geschäftsführer des **ADFC Schleswig-Holstein**, trägt die Stellungnahme seines Verbandes vor. Er weist darauf hin, dass die Ausschreibung für einen Zeitraum von zehn Jahre Fakten schaffen werde, und bezieht sich auf Äußerungen des Koalitionsvertrags im Hinblick auf Fahrradverkehr. Der ADFC begrüße grundsätzlich das Vergabeverfahren und eine Verbesserung des ÖPNV insgesamt. Ziel der jetzigen Ausschreibung sei bedauerlicherweise keine Verbesserung, sondern ein Halten des Standards. Wünschenswert sei natürlich aber eine Verbesserung. Anzuerkennen sei, dass das Bahnnetz West aufgrund der tageszeitlichen, jahreszeitlichen und witterungsbedingten Schwankungen im Passagieraufkommen eine schwierig zu bedienende Strecke sei. Eine Ausweitung der Mehrzweckabteilung der Waggons sei aus Sicht des ADFC wünschenswert. Eine Ausweitung von Stellplätzen für Fahrräder in den Mehrzweckwaggons werde dem Fahrradtourismusland Schleswig-Holstein nutzen. Zu überlegen sei, die Fahrradmitnahme kostenfrei anzubieten, was in einigen Bundesländern schon umgesetzt werde. Zu begrüßen aus Sicht des ADFC sei eine Aufnahme eines Mietfahrradkonzepts für Reisende nach Sylt in die Ausschreibung. Etwas Vergleichbares gebe es auf der Insel Ameland, das gegebenenfalls als Beispiel dienen könne. Ein Mietfahrradangebot müsse schon vor Beginn der Reise transparent dargestellt werden, damit Fahrgäste dies schon vor Beginn der Reise mitbuchen könnten. Eine Erweiterung der Bike&Ride-Plätze sei als flankierende Maßnahme sinnvoll, da das Fahrrad ein wichtiger Zubringer zu Bahnhöfen sein könne.

Abg. Dr. Tietze interessiert, inwieweit die Möglichkeit beziehungsweise die Forderung danach bestehe, in den Zügen im Bahnnetz West auch Steckdosen bereitzustellen, mit denen man Pedelecs aufladen könne. - Herr Massau unterstreicht, dass dies begrüßenswert sei, man brauche jedoch gleichzeitig auch Abstellsysteme, in denen man die hochpreisigen Fahrräder sicher lagern könne. Beide Maßnahmen zusammen könnten die Attraktivität der Strecke für Fahrradreisende erhöhen. Ein Radweg am Hindenburgdamm nach Sylt - ein Vorschlag des Abg. Dr. Tietze - sei aus Sicht des ADFC zu begrüßen.

Abg. Vogel stellt die Frage, inwieweit das Be- und Entladen von Zügen mit Fahrrädern möglicherweise eine Gefahr für die Pünktlichkeit der Züge sein könne. - Herr Massau führt dazu aus, dass besonders bei einer schmalen Bauform von Gängen und Fahrradabstellplätzen ein Zeitverzug eintreten könne. Eine großzügigere Gestaltung könne hier zu Beschleunigungen führen. Zur kostenlosen Fahrradmitnahme ergänzt Herr Massau, dass es natürlich nur dann sinnvoll sei, wenn das Angebot von den Bürgern auch genutzt werden könne und genügend Platz vorhanden sei.

Als Fazit zieht Staatssekretär Dr. Nägele aus diesem Teil der Anhörung, dass nur die kostenlose Fahrradmitnahme geeignet sei, in die Ausschreibung aufgenommen zu werden, da die übrigen Punkte Sache der Wagenbereitsteller seien. Er rate jedoch von deren Einführung ab, da das Problem, wenn in Hamburg sehr viele Menschen mit Fahrrädern zustiegen und dies den Zustieg an anderen Stationen ausschließe, nicht beherrschbar sei. Eine wetterbedingte Umrüstung von Zügen komme nicht infrage, da diese zu lange dauere.

Auf Fragen der Abg. Dr. Tietze und Dr. Breyer zur kostenlosen Fahrradmitnahme hebt Herr Barkleit hervor, dass aus Sicht seines Verbandes der Preis für die Fahrradmitnahme auch derzeit kein großes Hindernis sei. Aus Sicht des Fahrgastverbandes bestehe ein gutes Verhältnis zwischen Angebot, Nachfrage und Preis. Aus diesem Grund sei eine Änderung nicht sinnvoll.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt in Zusammenhang mit der Möglichkeit, einen Radweg auf dem Hindenburgdamm zu bauen, hervor, dass dieses zwingend den Bau einer Straße erforderlich mache, um Rettungseinsätze zu ermöglichen.

Herr Rohde führt als **stellvertretender Bürgermeister der Gemeinde St. Michaelisdonn** in die Stellungnahme ein. Aus seiner Sicht sei die Regionalbahn zwischen Heide und Itzehoe überflüssig, da diese für die Pendler aufgrund hoher Wechselzeiten in Heide oder Itzehoe nichts bringe. Die Erschwernis des Umsteigens bringe viele Pendler dazu, doch mit dem Auto zu fahren. Er regt an, die Kosten des Pendelverkehrs zwischen Heide und Itzehoe mit der dadurch gewonnenen Verringerung der Fahrzeit auf der westlichen Strecke zu vergleichen. Ein Stopp an allen Stationen auf der Marschbahn führe seiner Ansicht nach nur zu einer Verlängerung der Fahrzeit von Westerland nach Hamburg von 3 Stunden 4 Minuten auf 3 Stunden 11 Minuten. Er plädiert dafür, den Halt der Marschbahn an den vier zusätzlichen Stationen in die Ausschreibung als Option mitaufzunehmen.

Herr Krügel, der **Bürgermeister der Stadt Tornesch**, stellt kurz seine Stadt vor. Der Einzugsbereich des Bahnhofes betrage zurzeit 40.000 Einwohner, es gebe jedoch kräftige Zuwächse bei der Einwohnerzahl. Es gebe auch eine nennenswerte Anzahl an Betrieben, die eine

große Anzahl an Arbeitsplätzen in der Stadt geschaffen hätten. Unverständlich sei für ihn, warum man von anderen Gemeinden in einem 20-Minuten-Takt nach Hamburg Hauptbahnhof fahren könne, während die Stadt Tornesch einen Stundentakt habe. Problematisch sei, dass die Züge auch nach den neuen Fahrplänen nach wie vor voll sein würden. Dieses müsse behoben werden. Wichtig sei eine vernünftiger Anbindung an die Westküste auch, um den Pendlern, die nach Tornesch führen, eine bessere verkehrliche Anbindung zu bieten. Die Stadt habe ein Gutachten zum möglichen Fahrgastaufkommen durch die Firma Intraplan Consult anfertigen lassen. Das habe ergeben, dass jeder zusätzliche Halt netto 500 Fahrgäste pro Tag erbringen würde. Er weist auf den durch die Baumaßnahmen auf der A 7 und nachfolgend auch auf der A 23 zu erwartenden Stau hin, der eine gute Bahninfrastruktur dringend erforderlich mache. Eine Erweiterung der Park&Ride-Flächen sei lokalpolitisch nur dann vermittelbar, wenn tatsächlich auch mehr Zughalte stattfänden. Auch für eine Anmeldung eines drei- beziehungsweise viergleisigen Ausbaus im Bundesverkehrswegeplan sei die Anmeldung zusätzlicher Halte erforderlich.

Herr Hencke, **Bürgermeister der Gemeinde Vaale und Vertreter des Amtes Schenefeld**, stellt seine Gemeinde kurz vor. Der demografische Wandel werde große Umbrüche für das Land Schleswig-Holstein bringen, wobei jetzt noch die Möglichkeit bestehe, steuernd einzugreifen, zum Beispiel durch Verbesserung der Infrastruktur oder durch den Breitbandausbau. Wichtig sei, einen Bahnhofpunkt im Amt Schenefeld zu schaffen und damit auch den ländlichen Raum zu stärken. Der Amtsausschuss des Amtes Schenefeld habe im Mai diesen Jahres einstimmig eine Resolution verabschiedet, deren Inhalt die Forderung sei, einen entsprechenden Haltepunkt einzurichten. Besonderes Augenmerk müsse auch auf die Verkehrssituation in den kommenden Jahren durch die Baustelle auf der A 7 gerichtet werden. Lange Staus hätten sowohl im Hinblick auf die Umwelt als auch volkswirtschaftlich negative Auswirkungen. Auch das Wacken-Open-Air-Festival sei mit 80.000 Besuchern zu einem Wirtschaftsfaktor in der Region geworden. Er weist darauf hin, dass Verkehrsinfrastruktur nicht nur aus Straßen bestehe und die derzeitige Regierungskoalition Anstrengungen unternehme, den Ausbau der Schiene aus dem GVFG stärker zu fördern. Ein größeres Potenzial bestehe auch im Transport von Schülerinnen und Schülern, die in den nahegelegenen Ortschaften weiterführende Schulen besuchten. Durch das Pendlerpotenzial befinde sich ein Bahnhofpunkt Vaale auf Höhe anderer Bahnhofpunkte.

Herr Lange von der **Stadt Brunsbüttel** trägt die Stellungnahme für seine Stadt vor. Er unterstreicht, dass die Stadt Brunsbüttel sehr schlecht an Hamburg beziehungsweise Kiel angebunden sei. Eine Bahnanbindung Brunsbüttels könnte mit erheblichen Kosten durch die Neuschaffung der Schieneninfrastruktur verbunden sein, denkbar wäre aber ein Schnellbusverkehr. Wünschenswert sei ein Expressbus im stündlichen Verkehr nach Itzehoe, der Pendler,

Touristen und Angehörige transportieren könne. Dieser Schnellbus solle als Option ebenfalls in die Ausschreibung aufgenommen werden. Dies sei wichtig, um den Industriestandort Brunsbüttel zu erhalten.

Auf die Äußerung von Herrn Rohde bezüglich der Verbindung Heide-Itzehoe führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Verbindung Westerland-Hamburg de facto eine Fernverkehrsverbindung sei und es sich insofern bei der regionalen Verbindung zwischen Heide und Itzehoe nicht nur um eine Option handle. Mehr Halte auf der Fernverkehrsstrecke führten dazu, dass die weiter entfernt gelegenen Destinationen darunter litten. Auch bei einem Halt in Tornesch könne als Resultat sein, dass die Kapazitäten für die weiter entfernt liegenden Destinationen nicht mehr ausreichten. Aus diesem Grunde sei man in diesem Zusammenhang zurückhaltend. Die Option mit einem Halt in Vaale sei nach wie vor vorhanden. Dafür seien jedoch Anschubfinanzierungen notwendig.

Auf eine Frage des Abg. Kumbartzky zur Möglichkeit des Schienenersatzverkehrs zur Anbindung von Brunsbüttel und des dortigen Industriegebiets führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Durchführung als Schienenersatzverkehr zunächst denkbar sei, das Land jedoch eine Ergänzung des innerstädtischen Busverkehrs durch einen Schnellbus kritisch sehe. Hinzu komme, dass in Brunsbüttel nicht ohne Weiteres sowohl Wohn- als auch Arbeitsbereiche angebunden werden könnten, da diese durch den Kanal getrennt seien. Zurzeit sei geplant, dass die Schnellbusverbindung die Wohnbereiche abdecken solle.

Abg. Dr. Tietze interessiert, inwieweit die Fahrzeit von Westerland nach Hamburg durch die bisher angesprochenen zusätzlichen Halte verlängert werde. - Herr Wewers führt dazu aus, dass alle Halte zu bedienen zu einer Fahrzeitverlängerung von 20 bis 25 Minuten auf der Strecke von Westerland nach Hamburg führen könne. Aufgrund dieser Tatsache plane man mit zwei Zugsystemen, von denen der Pendlerverkehr zusätzlich höher getaktet werden solle.

Auf eine Anmerkung des Abg. Vogel zu der Bedeutung des Halts in St. Michaelisdonn auch wegen des dort vorhandenen Mutter- und Kind-Kurheims führt Herr Rohde aus, dass er für die gesamte Region spreche. Insgesamt umfasse das Einzugsgebiet 40.000 bis 50.000 Personen. In Friedrichskoog gebe es große Mutter- und Kind-Kliniken, zu denen Mütter und Kinder häufig mit dem Zug anreisen. Ein zusätzlicher Umstieg in Itzehoe sei für diese Fahrgastgruppe sehr beschwerlich und in den vorgegebenen Umsteigezeiten wenig realistisch. Er regt an, für diejenigen Gäste, die direkt von Hamburg nach Westerland fahren wollten, gegebenenfalls Sprinter-Verbindungen einzusetzen. Besonders problematisch sei, wenn qualifizierte Arbeitsplätze aus dem ländlichen Raum abwanderten, weil Firmen aufgrund der

schlechten infrastrukturellen Bedingungen keine Arbeitskräfte fänden. Dies sei seiner Kenntnis nach schon geschehen.

Auf eine Frage des Abg. Vogel bezüglich der pendelnden Berufsschüler führt Herr Krügel aus, dass die Berufsschüler, die in Pinneberg beschult würden, zukünftig einen 30-Minuten-Takt hätten. Wenn sie in Hamburg oder Neumünster zur Schule gingen, hätten sie allerdings Schwierigkeiten. Er unterstreicht, dass es aus seiner Sicht keine Lösung sein könne, wenn Züge mit dem Argument, sie seien voll, Bahnhöfe nicht anführen.

Herr Wewers unterstreicht, dass Tornesch zukünftig mehr Halte nach Hamburg-Altona bekomme als es derzeit habe, allerdings nicht die langen, schnellen Züge.

Auf eine Anmerkung des Abg. Kumbartzky zu dem Halt in Vaale, der nicht im Eckpunktepapier auftauche, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass dies keine Option sei, die man den Anbietern eröffnen wolle, sondern es sei eine Option, die sich das Land vorbehalten wolle. Das werde aus diesem Grund nicht in das Belieben der Anbieter gestellt.

Abg. Raudies weist auf die zu erwartenden Baumaßnahmen auf der Autobahn A 7 hin, die einen funktionierenden ÖPNV beziehungsweise SPNV dringend erforderlich machten. Sie stellt die Frage in den Raum, inwieweit die Bahn und die LVS darauf eingerichtet seien, dass in zwei oder drei Jahren möglicherweise durch die Baustellensituation auf der A 7 die Leute massiv den öffentlichen Personennahverkehr nutzen würden. Die Frage sei auch, wo Pendler möglicherweise ihre Autos parken könnten.

Staatssekretär Dr. Nägele führt in diesem Zusammenhang aus, dass es in der vorliegenden Diskussion um Lösungsmöglichkeiten für bestehende Probleme im Netz West gehe. Man werde die Option eines Halts in Tornesch abfragen, wenn die Stadt sich bereit erkläre, mögliche Mehrkosten zu übernehmen. Problematisch sei, dass einerseits die Kapazität der bestehenden Züge in der Metropolregion überschritten würde, beim durchgängigen Einsatz von Doppelstockwagen bestehe andererseits das Problem, dass diese zum Großteil auf der Strecke nicht ausgelastet seien. Ein Ersatz der bestehenden Wagen sei finanziell nicht leistbar. Im Bereich Netz Mitte seien in der Vergangenheit Entscheidungen gefallen, auf die man jetzt nur noch reagieren könne. - Herr Wewers ergänzt, dass man bereits auf die Baustelle reagiert und die Kapazitäten bereits deutlich erhöht habe beziehungsweise noch deutlich erhöhen werde. Er unterstreicht jedoch, dass die einzige Bahnstrecke, die wirklich helfen könne, die AKN parallel zur A 7 sei.

Abg. Dr. Tietze interessiert, wie hoch der Anteil der Fahrgäste in der Marschbahn sei, die tatsächlich nach Sylt führen. - Herr Wewers weist dazu auf eine Grafik aus dem landesweiten Nahverkehrsplan hin. Seiner Schätzung nach gebe es circa über 1.000 Gäste auf der Strecke Hamburg-Westerland.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu einer möglichen Änderung des Vertrags hin zu Doppelstockwagen und einer Veräußerung des bestehenden Wagenmaterials hervor, dass eine Schätzung durch die wahrscheinlich durch die Vertragsauflösung entstehenden Kosten sehr schwierig sei. Zudem sei nicht zu sagen, ob es einen Markt für die bestehenden Wagen in Deutschland gebe.

Abg. Magnussen begrüßt, die Verbindung nach Brunsbüttel per Expressbus als Option in die Ausschreibung aufzunehmen, und verbindet damit seine Frage, welche Taktung dabei vorgesehen sei. - Herr Wewers erläutert, dass in beiden Varianten - Bus oder Bahn - ein Stundentakt vorgesehen sei.

Zu Beginn ihres Vortrags weist **Frau Witsch** auf ein Gespräch hin, dass die Vertreter der Landesbehindertenverbände mit der LVS geführt hätten. Dabei seien Änderungswünsche diskutiert und teilweise auch auf die Realisierbarkeit hin überprüft worden. Die Reaktion der LVS auf die Verbesserungsvorschläge sei offen formuliert, insofern wisse man nicht, ob es zur Umsetzung zum Beispiel von Kontraststreifen an entsprechenden Kanten komme. Kritisch merkt sie an, dass eine Umgestaltung der sogenannten barrierefreien Toilette nicht geplant sei. Die bereits jetzt eingesetzten Wagen lägen unter der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) und auch jenseits der Vereinbarungen der UN-Behindertenrechtskonvention. Problematisch sei das Fehlen von Toiletten besonders vor dem Hintergrund einer Fahrzeit von drei Stunden. Anhand einer bebilderten Präsentation (siehe Anlage 3 zu dieser Niederschrift) erläutert sie die Schwierigkeiten für Fahrer von Elektro-Rollstühlen, auf die viele behinderte Menschen angewiesen seien, und die räumlichen Gegebenheiten im Mehrzweckwaggon. Probleme bereiteten zudem die akustischen Fahrgastansagen, die für hörbehinderte Menschen schwer oder gar nicht zu verstehen seien. Ihr Fazit ist, dass das jetzt vorgelegte Konzept für ihren Verband nicht zustimmungsfähig sei. Sie weist auch auf die Bedeutung der Barrierefreiheit für den Tourismus hin. Sie unterstreicht, dass im Vergleich zu dem für behinderte Menschen selbstverständlichen Mindestleistungen zum Beispiel Monitore, Steckdosen und Ähnliches Komfortleistungen seien. Bei einer Lösung im Schienenersatzverkehr müsse für Menschen mit Behinderung klar sein, ob barrierefreie Einstiege, zum Beispiel über Niederflurlösungen möglich seien. Dazu müssten auch entsprechende Auskünfte gegeben werden können. Gut wäre, wenn das im Verkehrsvertrag aufgenommen werde.

Staatssekretär Dr. Nägele sagt zu, eine entsprechende Formulierung im Verkehrsvertrag aufzunehmen. Zu den Anmerkungen von Frau Witsch im Bezug auf die Fahrzeugausstattung hebt er hervor, dass diese nicht Teil der Ausschreibung sei, die heute Thema sei. Er regt an, das Thema Ausstattung der Fahrzeuge im Netz West in einer weiteren Wirtschaftsausschusssitzung zu thematisieren. Es sei jedoch bisher nicht geplant, die Wagen komplett zu entkern und neu aufzubauen. Er unterstreicht, dass der Einbau von Monitoren zwar eine Komfortleistung sei, jedoch im Preis nicht mit dem Einbau von durch Frau Witsch angesprochenen Toiletten vergleichbar. Die derzeitige Kostenschätzung für den Einbau der besagten Toiletten betrage 12 Millionen € für alle Züge.

Abg. Magnussen regt an, ein entsprechendes Gespräch über die Ausstattung auch gemeinsam mit der DB AG zu führen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass zum Thema Barrierefreiheit von Bahnhöfen die LVS auskunftsfähig sei, da nur bei großen Bahnhöfen die DB AG für die Barrierefreiheit zuständig sei. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass es bei der baulichen Veränderung von Wagen auch um die Zulassungsfähigkeit durch das Eisenbahnbundesamt gehe.

Der Ausschuss kommt überein, das Thema Barrierefreiheit im Rahmen des geplanten Bahn-Gesprächs zu thematisieren. - Herr Wewers bietet an, das Thema Ausstattung gesondert darzustellen.

Herr Dr. Breyer begrüßt, dass Videoüberwachung in den Zügen nicht vorgesehen sei, zumal die Sicherheitslage in Schleswig-Holstein dies nicht rechtfertige.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass bisher keine abschließende Beratung zur Frage der Videoüberwachung stattgefunden habe. Ihn überrasche, dass die LVS aus Kostengründen von Videoüberwachung Abstand nehmen wolle, ohne die Ergebnisse der Anhörung beziehungsweise den Beschluss des Ausschusses abzuwarten.

Abg. Dr. Breyer hebt hervor, dass wichtig sei, ob die Verpflichtung zur Videoüberwachung in die Ausschreibung aufgenommen werden solle.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Sicherheitslage innerhalb der Züge hebt Herr Dr. Weichert hervor, dass aus seiner Sicht innerhalb der Züge in Schleswig-Holstein Videoüberwachung nicht notwendig sei. Dies habe auch ein Gespräch zwischen Nordbahn, Deutscher Bahn und Landesverkehrsgesellschaft ergeben. Insofern halte er auch aus Verhältnismäßigkeitsgründen die Videoüberwachung im Zug für überflüssig.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass die Formulierung im Eckpunktepapier interpretationsoffen sei. Zum Beispiel gehe es für ein subjektives Sicherheitsgefühl, dass der Grund für die Forderung der Gleichstellungsbeauftragten nach Videoüberwachung sei, nicht um die tatsächliche Verbrechenshäufigkeit. Man werde die Frage der Überwachung im Zusammenhang mit der Ausstattung diskutieren.

Abg. Dr. Tietze plädiert im Rahmen der Diskussion um die Videoüberwachung dafür, dass gewählte parlamentarische Verfahren der Anhörung abzuwarten und nicht voreilig Schlüsse zu ziehen.

Herr Dr. Weichert, **Leiter des Unabhängigen Zentrums für Datenschutz Schleswig-Holstein**, erläutert, dass es bei der Videoüberwachung um einen Grundrechtseingriff gehe, der durch objektive Kriterien gerechtfertigt sein müsse. Mangelndes Sicherheitsgefühl könne nicht dazugezählt werden.

Staatssekretär Dr. Nägele unterstreicht, dass es in der Ausschreibung nicht die Option einer Videoüberwachung geben werde. Entweder Land und Bahn einigten sich auf Videoüberwachung, dann werde es dem Betreiber nicht anheimgestellt, wenn sich das Land dagegen entscheide, werde die Option auch nicht benötigt.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Breyer unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass es noch nicht um die Formulierung eines Vertrags gehe, sondern nur um die Formulierung der Ausschreibung. Er führt zusätzlich aus, dass bei der Summe des ausgeschriebenen Projekts die Installation von Videoüberwachungseinrichtungen finanziell nicht weiter ins Gewicht falle.

Herr Hellner führt für den **Verband Sylter Unternehmer** in seine Stellungnahme anhand seiner Präsentation (siehe Anlage 4 zu dieser Niederschrift) ein. Herr Douven ergänzt aus tourismuspolitischer Sicht, dass das Land durch die Tourismusstrategie bemüht sei, den Anschluss an die anderen Länder zu halten. Die Insel Sylt sei ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Tourismus auf Sylt sei der wichtigste Wirtschaftsfaktor. Er unterstreicht, dass die durchschnittliche Aufenthaltszeit der Touristen vier Jahre infolge gesunken sei. Besonders bei kürzeren Aufenthalten falle eine längere Anreise besonders ins Gewicht. Das dadurch verloren gegangene Umsatzvolumen sei bis nach Kiel zu spüren. Wichtig sei jetzt, den Tourismus für die Zukunft fitzumachen. Wichtig sei, besonders für die Hauptanreisezeiten schnellere Züge einzusetzen. Ein elementarer Baustein des Tourismus sei der Verkehr.

Abg. Dr. Tietze stellt die Frage in den Raum, ob die Möglichkeit bestehe, bei bestimmten Veranstaltungen die Zugfrequenz zu erhöhen, um Engpässe an den Bahnhöfen möglichst zu vermeiden.

Herr Douven führt aus, dass es bisher keine Verhandlungen mit den Sponsoren in diesem Zusammenhang gebe. Diese kümmerten sich hauptsächlich um die Ausrichtung der Veranstaltung vor Ort. Die Regelung des Verkehrs im weitesten Sinne sei Sache der Kommune. Er unterstreicht, dass die bestehenden IC-Verbindungen der Deutschen Bahn aus Sicht der Insel Sylt nicht ausreichen. Wichtig sei, Aspekte der Erhöhung der Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken beziehungsweise für bestimmte Verbindungen in die Ausschreibung aufzunehmen, um die Qualität zu erhöhen.

Staatssekretär Dr. Nägele unterstreicht, dass es Ziel der Landesregierung sei, Sylt als touristisches Leuchtturmprojekt zu installieren. Es sei zudem geplant, einen Sprinter in die Abfrage der Option aufzunehmen, der um 10:54 Uhr auf Sylt abfahren und 2 Stunden 30 Minuten bis Hamburg brauchen solle. Er bietet dem Ausschuss an, den Ausschussmitgliedern die Möglichkeit zu geben, für eine Woche die Ausschreibungsunterlagen in der LVS vertraulich einzusehen. Die heute besprochenen Optionen würden, soweit es möglich sei, in das Ausschreibungsverfahren aufgenommen.

Herr Dr. Breyer listet die aus seiner Sicht wichtigen Punkte noch einmal auf. Darunter sei auch, als Option abzufragen, inwieweit eine kostenfreie Zurverfügungstellung von WLAN möglich sei. Dies sei wichtig, weil Fernbusse dies anböten. Er plädiert dafür, dass der Vertrieb von Fahrkarten sowohl über Automaten am Bahnsteig als auch über Automaten im Zug gewährleistet sein müsse. Die Videoüberwachung sollte seiner Ansicht nach auch nicht als Option auftauchen.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass WLAN, sofern dies technisch umsetzbar sei, werbefinanziert angeboten werden solle. Der Hintergrund für die Formulierung, Fahrkartenverkauf nur eingeschränkt zu ermöglichen, sei, dass man nicht Gefahr laufen wolle, die Anzahl der Fahrten ohne Fahrschein zu erhöhen, da die Kontrollwahrscheinlichkeit mit geringerem Personaleinsatz sinke. Die Ausstattung des rollenden Materials könne man in diesem Eckpunktepapier ganz herauslassen und in einer späteren Wirtschaftsausschusssitzung besprechen.

Abg. Dr. Tietze interessiert sich für die Einschätzung von Herrn Douven bezüglich der äußeren Gestaltung der Züge. - Herr Douven unterstreicht, dass die Außengestaltung von Zü-

gen, zum Beispiel mit Bildern, besonders dann werbewirksam sei, wenn diese außerhalb Schleswig-Holsteins unterwegs seien, was jedoch in den meisten Bereichen nicht der Fall sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zum Fahrgastzählsystem führt Herr Wewers aus, dass dieses über Sensoren an den Türen funktioniere und nicht über Videoüberwachung.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss kommt überein, den bereits ins Auge gefassten Termin im Atomkraftwerk Brunsbüttel auf den 17. September 2014 zu legen.

Abg. Dr. Breyer regt an, ein Gespräch mit Vertretern des niedersächsischen Verkehrsministeriums zum Thema Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel zu führen. Dazu könne man gegebenenfalls noch den Wirtschaftsminister aus Niedersachsen selbst einladen.

Nach einer Diskussion kommt der Ausschuss überein, Kontakt mit dem niedersächsischen Ministerium aufzunehmen und die Möglichkeiten der Vorstellung des Gutachtens zu eruieren.

Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:55 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer