



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 40. Sitzung

am Mittwoch, dem 12. Februar 2020, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Ole-Christopher Plambeck (CDU)	i. V. von Hartmut Hamerich
Andreas Hein (CDU)	
Peer Knöfler (CDU)	i. V. von Klaus Jensen
Lukas Kilian (CDU)	
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Kay Richert (FDP)	
Volker Schnurrbusch (AfD)	
Jette Waldinger-Thiering (SSW)	i. V. von Flemming Meyer

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten	4
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1829	
	Koordinierungsstelle Sektorenkopplung/PtX und Wasserstoff im Norddeutschen Verbund einrichten	4
	Änderungsantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Umdruck 19/3553	
2.	Fahrradinfrastruktur in den Städten verbessern	6
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/1700	
	Radverkehr strategisch voranbringen	6
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/1891	
3.	Neun-Punkte-Plan für eine gute Zukunft der Metropolregion	8
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1931	
4.	Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!	10
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/1899	
5.	Arbeits- und Gesundheitsschutz in Schleswig-Holstein	11
	Antwort der Landesregierung Drucksache 19/1756	
	Hierzu: Große Anfrage der Fraktion der SPD Drucksache 19/1394	
6.	Mündliche Anhörung ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten	12
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1663	
7.	Verschiedenes	38

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

1. **Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten**

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1829](#)

Koordinierungsstelle Sektorenkopplung/PtX und Wasserstoff im Norddeutschen Verbund einrichten

Änderungsantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Umdruck 19/3553](#)

(überwiesen am 15. November 2019)

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Landesregierung angeboten hat, in der Sitzung am 11. März 2020 einen Bericht zum Prozess der Entwicklung der Wasserstoffstrategie zu erstatten.

Abg. Hein begründet den Änderungsantrag der Regierungskoalition, [Umdruck 19/3553](#). Die Wasserstoffstrategie sei ein wichtiges Thema. Geplant sei, aus der Strategie des Norddeutschen Bundes einen Maßnahmenplan für Schleswig-Holstein herunterzubrechen.

Abg. Hölck legt dar, die Intention des Antrags der SPD-Fraktion gehe weiter. Ziel sei, ein Kompetenzzentrum einrichten, das auch für den Anwendungsbereich zuständig sei. Es sei darauf zu achten, neben der Universität Bremen auch Forschungseinrichtungen in Schleswig-Holstein zu beteiligen. - Im Übrigen beantragt er die Durchführung einer schriftlichen Anhörung.

Abg. Richert spricht sich gegen eine Anhörung aus. Er hält es für wichtiger, nunmehr in die Umsetzungsphase zu kommen.

Abg. Hein weist darauf hin, dass neben der Uni Bremen auch die Fachhochschule Westküste beteiligt sei. Im Übrigen gebe es den „Campus 100“, in dem sich bereits jetzt Studierende befänden. Vor diesem Hintergrund spricht er sich dafür aus, jetzt in die Umsetzungsphase zu gehen.

Auch Abg. Kilian spricht sich gegen eine Anhörung aus und beantragt Abstimmung in der Sache.

Abg. Vogel vertritt die Ansicht, dass der Antrag der Regierungskoalition lediglich einen Prüfantrag an die Landesregierung enthalte. Bei der Durchführung einer schriftlichen Anhörung könnte ein breiterer Erkenntnisgewinn erfolgen.

Der Antrag des Abg. Hölck auf Durchführung einer schriftlichen Anhörung wird mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen von SPD bei Enthaltung des SSW abgelehnt.

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen von SPD und SSW, den Antrag der Fraktion der SPD, Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten, [Drucksache 19/1829](#), abzulehnen.

Einstimmig empfiehlt er dem Landtag, den aus [Umdruck 19/3553](#) ersichtlichen Antrag, Koordinierungsstelle Sektorenkopplung/PtX und Wasserstoff im Norddeutschen Verbund einrichten, zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

2. Fahrradinfrastruktur in den Städten verbessern

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/1700](#)

Radverkehr strategisch voranbringen

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Drucksache 19/1891](#)

(überwiesen am 11. Dezember 2019)

hierzu: [Umdruck 19/3561](#)

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der BYPAD-Abschlussbericht, [Umdruck 19/3561](#), dem Ausschuss zugegangen sei.

Abg. Waldinger-Thiering beantragt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung.

Abg. Kilian weist darauf hin, dass der Antrag des SSW sich lediglich auf die Städte beziehe, während das BYPAD-Verfahren auf breitere Basis gestellt sei. Vor diesem Hintergrund beantragt er Abstimmung in der Sache.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogel legt Abg. Waldinger-Thiering dar, dass sich der SSW bewusst auf die Städte habe konzentrieren wollen. Aus diesem Grund liege auch kein - wie in der letzten Sitzung angedeutet - Änderungsantrag vor.

Der Ausschuss fasst sodann folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Abg. Waldinger-Thiering auf Durchführung einer schriftlichen Anhörung wird mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen von SPD und SSW abgelehnt.

Er empfiehlt dem Landtag mit den Stimmen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimme des SSW die Ablehnung des Antrags der Abgeordneten des SSW, Fahrradinfrastruktur in den Städten verbessern, [Drucksache 19/1722](#), sowie mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD bei Enthaltung von SPD und SSW die

Annahme des Alternativantrags der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, Radverkehr strategisch voranbringen, [Drucksache 19/1891](#).

3. Neun-Punkte-Plan für eine gute Zukunft der Metropolregion

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1931](#)

(überwiesen am 23. Januar 2020 an den **Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg**, den Innen- und Rechtsausschuss, den Wirtschaftsausschuss, den Europa-ausschuss und den Bildungsausschuss)

Der Vorsitzende erinnert daran, dass der federführende Zusammenarbeitsausschuss die mitberatenden Ausschüsse um inhaltliche Stellungnahme zur Vorlage gebeten habe, und teilt mit, der Europaausschuss beabsichtige, sich mit der Nummer 8 der Vorlage zu beschäftigen und dazu ein Expertengespräch durchzuführen.

Abg. Vogel erläutert die Intention des federführenden Zusammenarbeitsausschusses und regt an, sich gegebenenfalls am Rande der Plenartagung über das weitere Verfahren zu verständigen. - Abg. Richert hält es für sinnvoll, zunächst den Bericht der Landesregierung abzuwarten und darauf aufzusetzen. - Abg. Vogel weist darauf hin, dass er den Beratungsstand im federführend dem Ausschuss wiedergegeben habe. Im Übrigen hält er es für sinnvoll, dass sich der Landtag eine eigene Meinung bilde.

Abg. Kilian unterstützt die Auffassung des Abg. Richert, zunächst den Bericht der Landesregierung abzuwarten und dann gegebenenfalls eigene Akzente zu setzen.

Abg. Waldinger-Thiering hält es für sinnvoll und notwendig, dass sich die Fachausschüsse intensiv mit der Thematik beschäftigen.

Abg. Schnurrbusch unterstützt den Vorschlag, zunächst den Bericht der Landesregierung abzuwarten. Er regt an, gegebenenfalls bereits in dieser Sitzung inhaltliche Punkte zu definieren, mit denen sich der Wirtschaftsausschuss schwerpunktmäßig beschäftigen möchte.

Der Vorsitzende macht daraufhin darauf aufmerksam, dass die Ausschüsse sich bereits jetzt mit den in dem Antrag aufgeworfenen Themen beschäftigen. Sofern zunächst der Bericht der Landesregierung abgewartet werde, habe dies nicht zur Folge, dass im Ausschuss keine Diskussion stattfinde. Er regt an, dass sich die Vorsitzenden der beteiligten Ausschüsse am

Rande der kommenden Plenartagung über das weitere Beratungsverfahren zu der Vorlage verständigen.

Der Ausschuss beschließt sodann mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen von SPD und SSW, die inhaltliche Beratung des Antrags bis zur Vorlage des Berichts der Landesregierung zurückzustellen.

4. Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/1899](#)

(überwiesen am 22. Januar 2020 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Der Vorsitzende teilt mit, dass der federführende Umwelt- und Agrarausschuss beschlossen habe, eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Benennungen sollen bis zum 14. Februar 2020 erfolgen. Stellungnahmen werden bis Ende März 2020 erbeten. Er regt an, gegebenenfalls weitere Anzuhörende aus dem Bereich des Wirtschaftsausschusses zu benennen.

Der Ausschuss schließt sich sodann dem Verfahren des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

5. Arbeits- und Gesundheitsschutz in Schleswig-Holstein

Antwort der Landesregierung

[Drucksache 19/1756](#)

Hierzu: Große Anfrage der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1394](#)

(überwiesen am 22. Januar 2020 an den **Sozialausschuss** und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Vorsitzende teilt mit, dass der federführende Sozialausschuss beschlossen habe, schriftliche Stellungnahmen einzuholen und im Anschluss daran eine mündliche Anhörung durchzuführen. Benennungen sollen bis zum 20. Februar 2020 erfolgen.

Der Ausschuss schließt sich dem Verfahren einstimmig an.

(Unterbrechung: 10:40 bis 11:05 Uhr)

6. Mündliche Anhörung ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1663](#)

(überwiesen am 30. August 2019)

hierzu: [Umdrucke 19/3310, 19/3411, 19/3465, 19/3533, 19/3538,](#)
[19/3540, 19/3546, 19/3547, 19/3549, 19/3552,](#)
[19/3555, 19/3556](#)

Metropolregion Hamburg

Herr Richter, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, stellt die Schwerpunkte der aus [Umdruck 19/3540](#) ersichtlichen Stellungnahme vor.

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH)

Herr Korthaus, Verkehrsleiter der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), trägt vor, er beziehe sich auf die Sichtweise eines Verkehrsunternehmens, das sich mit dem reinen Busgewerbe beschäftige. Die VHH habe etwa 1.500 Mitarbeiter und 650 Omnibusse sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Hamburg. Das Wichtigste für Kunden seien aus seiner Sicht Angebot, Pünktlichkeit und Qualität. Der Kunde entscheide ohne eine klare Priorität der vorgenannten Themen nicht vorrangig über den Preis, ob ein ÖPNV-Angebot genutzt werde. Daher mache aus seiner Sicht eine Preisdiskussion wenig Sinn.

Die Einführung eines Nordtarifes oder anderer einheitlicher Tarifgestaltungen bedingen, um Preishärten und Ungerechtigkeiten zu vermeiden, in der Regel erhebliche Mehrkosten. Seiner Ansicht nach könnten diese Mittel besser genutzt werden, das Fahrplanangebot des ÖPNV auszuweiten. Ein Kunde benötige ein entsprechend interessantes und ausreichendes Fahrplanangebot, um sich dem ÖPNV überhaupt zuzuwenden. Sei dies nicht vorhanden, sei eine Preisgestaltung jeglicher Art nicht mehr maßgeblich. Dabei sei auch auf entsprechende Erfahrungen in anderen Gebieten hingewiesen.

Tarife sollten einer klaren Ausgestaltung folgen. Eine Tarifgestaltung finde immer im Wettstreit zwischen Auskömmlichkeit und gefühlter Kundenfreundlichkeit statt. Bei der Kundenfreund-

lichkeit sei der Preis nur ein Aspekt. Themen wie Verständlichkeit, Einfachheit, gefühlte Gerechtigkeit sowie das gefühlte Preis-Leistungs-Verhältnis spielten genauso eine Rolle. Fielen Bus oder Bahn permanent aus oder seien sie verspätet, sei jeder Preis gefühlt kundenunfreundlich.

Im Tarif zunehmend wichtiger werde der Verkaufsaspekt. Kunden erwarteten moderne Vertriebswege über Handy, PC und Kreditkartenzahlung. Daher sollte der Fahrkartenverkauf grundsätzlich mehr in Richtung E-Ticketing verschoben werden. Ein Barverkauf im Bus, wie er derzeit komplett praktiziert werde, sei aus seiner Sicht nicht mehr zeitgemäß.

Außerdem sei die Auswahl der richtigen Fahrkarte eine Mischung aus kompliziert und umständlich. Das Ziel von Transparenz und Einfachheit widerspreche einer Tarifgerechtigkeit und differenzierten Angeboten für die verschiedenen Kundenwünsche und Bedarfe. Vor diesem Hintergrund führe ein elektronisch anwendbarer Tarif in Verbindung mit einem Best-Pricing-Verfahren in der Abrechnung bei transparenter Abbuchung der Fahrgelder zu deutlichen Vorteilen für die Kunden und damit am ehesten zu einer Verschiebung des Modal Split in Richtung ÖPNV.

Auch in Hamburg und im HVV-Gebiet würde derzeit bereits Tickets der SH-Tarifs verkauft. Bereits heute gebe es durchgängige Tarife. Bei der Einführung eines E-Tickets sollte dringend darauf geachtet werden, dass die Systeme der NAH.SH und des HVV zumindest kompatibel, wenn nicht sogar identisch seien. Kunden könnten verschiedene Tarife erklärt werden; was aber gewöhnlich auf Unverständnis stoße, sei, wenn es unterschiedliche E-Ticketing-, Handy- oder Check-in/Check-out-Lösungen gebe.

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH)

Frau Coordes, Prokuristin des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), trägt ihre Stellungnahme anhand eines PowerPoint-Vortrages vor (siehe Anlage).

Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH)

Herr Reimers, Geschäftsführer der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH), stellt zu Beginn seiner Stellungnahme kurz die Stellung und Funktion der NSH im Verbund dar. Unter

dem Dach der NAH.SH seien die Aufgabenträger versammelt, unter dem Dach der NSH die Verkehrsunternehmen. Im Folgenden gibt er einen Überblick über die aus [Umdruck 19/3538](#) ersichtliche Stellungnahme.

Ergänzend geht er auf das Thema Kinderfahrkarten ein. In Schleswig-Holstein könnten bei einer Erwachsenenfahrkarte bis zu drei Kinder unter sechs Jahren unentgeltlich befördert werden. Damit habe vermieden werden sollen, dass beispielsweise ein Fünfjähriger in einen Bus gesetzt und nach x Stationen von der Kindergärtnerin abgeholt werde. Ein anderer Punkt sei die Kapazität gewesen. Soweit ihm bekannt sei, gebe es bei den Unternehmen keine Beschwerden. Der einzige Fall, der bei einer Kindermitnahme für Diskussionen gesorgt habe, sei der einer 16-jährigen Mutter, die eine Schülerjahreskarte habe und tarifrechtlich ihr Kind nicht kostenlos mitnehmen dürfte. Aus Kulanzgründen sei dies allerdings genehmigt worden.

Abg. Knöfler, Vogel und Waldinger-Thiering stellen Fragen zu der OECD-Studie, einer kundenfreundlichen Tarifgestaltung, einem Nordtarif, einem zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein einheitlichen Kinder- und Jugendtarif, sozialpolitischen Maßnahmen, der Ausgestaltung eines E-Tickets, dem Bekanntheitsgrad von tarifübergreifenden Tickets sowie der Anbindung beispielsweise der Außenstelle Sonderburg an die Europa-Universität Flensburg im Rahmen des Semestertickets.

Herr Reimers geht zunächst auf die unterschiedlichen Preise ein und legt dar, dass es sich dabei um ein Relikt und eine Schwäche aus der Einführungsphase des SH-Tarifes handele. Die Beseitigung der unterschiedlichen Tarife sei Ziel der Einführung des SH-Tarifs 2.0.

Zum Thema Kinder- und Jugendtarife sowie der sozialpolitisch motivierten Zielsetzungen führt er aus, nach seiner Auffassung sollten dafür die zur Verfügung stehenden Instrumente genutzt werden. Sollte beispielsweise ein Seniorenticket eingeführt werden, könne er sich ein Modell vorstellen, bei dem ein Senior ein Regelauftrag erwerbe und einen Zuschuss von der dafür zuständigen Stelle erhalte. Das halte den Tarif transparent und überschaubar.

Zu der Anbindung nach Sonderburg weist er darauf hin, dass es bereits jetzt ein Nachbarticket gebe. Hier müsse man möglicherweise über eine Ausweitung des Leistungsspektrums nachdenken.

Frau Coordes führt aus, bei der Neugestaltung des Tarifentwicklungsplans werde versucht, Dinge wie beispielsweise eine unterschiedliche Preisgestaltung zu bereinigen.

Das Thema Europa-Universität nehme sie mit.

Zur Werbung führt sie aus, dass künftig der SH-Tarif - auch in der Fläche - mehr beworben werden solle.

Beim Nordtarif sei die Frage zu stellen, was man darunter verstehe. Sie habe die Äußerung des Wirtschaftsministers dahin gehend verstanden, dass ein Ablösen der Tarife mit einem neuen Tarif nicht weiterverfolgt werde. Sie gehe davon aus, dass die Äußerung so zu verstehen sei, dass man im Rahmen des Nordverbundes enger zusammenarbeiten müsse.

Herr Korthaus vertritt die Auffassung, dass am Ende der Entwicklung eine App stehen müsse, die möglichst einfach gestaltet sei. Sollte eine Verkehrswende gelingen, sei die Attraktivität des ÖPNV ein Schlüssel dazu. Für den Kunden stehe im Vordergrund, möglichst einfach mit einem Ticket von A nach B zu gelangen. Voraussetzung dafür seien relativ einfache und relativ hürdenfreie Zugänge zu Verkaufsmitteln und Informationen.

Herr Richter meint, die Tarife zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein seien relativ gut geregelt. Viel schwieriger sei es etwa beim Grenzübertritt nach Dänemark. Vor diesem Hintergrund empfehle er, sämtliche Außengrenzen zu betrachten.

Die Frage nach der Erweiterung des HVV sei im Grunde dieselbe Frage wie die nach der Erweiterung der Metropolregion. Das sei am Ende eine Frage des Primats der Politik. Schlussendlich handele es sich um eine Kostenfrage und eine Frage der Kostentragung.

Vor dem Hintergrund der jüngsten Tarifentscheidungen in Hamburg halte er es für gut, ernst zu nehmen, was die OECD sage, nämlich Entscheidungen besser gemeinsam zu treffen. Hier

seien Hamburg und Schleswig-Holstein bereits auf einem guten Weg. Eine derartige Zusammenarbeit wünsche er sich auch mit anderen Bundesländern.

Die Abg. Schnurrbusch, Kilian, Dr. Tietze und Richert stellen Fragen zu den Themenkomplexen SH-Tarif 2.0, Unterschied zwischen tarifpolitischen Zielsetzungen und sozialpolitischen Zielsetzungen, Tarifangeboten, Brüchen im Tarifsysteem, Daseinsvorsorge, Preis und Angebot - Stichwort 365-€-Ticket -, Brutto- und Nettoertrag, Spürbarkeit von Tarifgrenzen, Verhandlungen der Bundesländer auf Augenhöhe und neue Vertriebswege.

Herr Richter versichert, die Träger der Metropolregion hätten sich darauf verständigt, die OECD-Beratungen über sämtliche Arbeitsgruppen hinweg ohne Schranken im Kopf zu behandeln. Alle Fragen würden in den Arbeitsgruppen angesprochen und diskutiert. Im Übrigen funktionieren es auch in der Metropolregion nur, wenn die Verhandlungen immer auf Augenhöhe stattfänden. Zum Thema Hoheitsverlust führt er aus, dass ein solcher bei bundesländerüberschreitenden Vereinbarungen immer in beide Richtungen gehe.

Herr Korthaus macht darauf aufmerksam, dass er seine Erfahrungen in einem Verkehrsunternehmen dargelegt habe. Als solches habe man nur sehr mittelbar Einfluss auf Tarifgestaltung. Er halte es für hilfreich, wenn von der politischen Ebene entsprechende Vorgaben gemacht würden.

Frau Coordes geht auf die Frage zu der Brutto- und Nettofinanzierung ein und meint, dass es sich hier lediglich um eine andere Art der Finanzierung handle. Viele Jahre sei das Nettoprinzip im Wettbewerb sinnvoll gewesen. Mittlerweile sei festzustellen, dass viele Wettbewerber, die Angebote auf Verkehrsleistungen abgaben, froh seien, wenn die Tarifrisiken nicht bei ihnen lägen. Das könne sich durchaus positiv auf den Preis auswirken.

Herr Reimers wendet sich zunächst dem Projekt SH-Tarif 2.0 zu, das er für ein sehr komplexes Projekt hält. Gegenwärtig werde es vertriebstechnisch vorbereitet. Die Vertriebsdienstleister seien befragt worden, wie lange sie voraussichtlich bräuchten, um die neuen Vertriebsdatenschnittstellen in ihre Betriebssysteme zu implementieren. Er habe um Rückmeldung bis Ende Februar 2020 gebeten, um anschließend die Zeitschiene ausarbeiten zu können. Es zeichne sich ab, dass die Vertriebstechnik möglicherweise in 2021 zur Verfügung gestellt werden könne. Im Anschluss daran erfolge die Implementierung der Preisberechnung.

Bisher seien die Preise entfernungsabhängig. Künftig basierten die Preise auf Tarifeinheiten, auf die man gezielter Einfluss nehmen könne. Auch hier sei die Grundlage die Entfernung, aber es werde Möglichkeiten der Steuerung geben. Technisch werde es auch möglich sein, beispielsweise bestimmte Streckenabschnitte günstiger anzubieten.

Natürlich sei Tarifpolitik auch Sozialpolitik. Mit der Etablierung jedes Tarifsystems werde auch eine sozialpolitische Entscheidung getroffen. In Schleswig-Holstein sei sie mit der Einführung des SH-Tarifs in die Richtung getroffen worden, dass die Verkehrsleistung als Dienstleistung in den Vordergrund gestellt worden sei.

Frau Coordes bestätigt auf Frage der Abg. Metzner, dass die unterschiedliche Preisgestaltung zwischen Bus und Bahn ein Thema sei.

Hamburger Hochbahn AG Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)

Herr Senkbeil trägt für die Hamburger Hochbahn AG und die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) vor, dass - ähnlich wie in den Äußerungen zuvor - der Preis für den ÖPNV nicht die zentrale, entscheidende Rolle spiele. Das seien andere Faktoren, wie etwa die Frequenzen der Angebote und das Konkurrenzprodukt zum ÖPNV, nämlich das Auto.

Die Kunden erwarteten eine Dienstleistung und wollten von A nach B fahren. Die Fahrpreise dienten nur der Kostendeckung der Verkehrsunternehmen. Aus dieser Konstellation ergäben sich die Anforderungen an den Tarif. Er solle für die Kunden einfach, gerecht und möglichst wirtschaftlich sein.

Zum Nordtarif legt er dar, dass der Hamburger Verkehrsverbund ein einheitliches Tarifsystem für die Stadt Hamburg und die benachbarten Kreise anbiete und damit alle Verkehre in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen umfasse, die eine starke Ausrichtung auf Hamburg hätten. Große Teile Schleswig-Holsteins gehörten allerdings zum Schleswig-Holstein-Tarif. Hier gebe es die Regelung, dass alle Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs auch zur Weiterfahrt im Hamburger Verkehrsverbund gelten. Damit gebe es für die Tarifintegration im Norden bereits jetzt ein hohes Niveau.

Mit dem HVV-Tarif werde insbesondere für den Einzugsbereich Hamburg ein Tarifsysteem angeboten. Deshalb werde hier eine Ringstruktur angeboten. Es handle sich dabei um eine für diesen stark verflochtenen Bereich einfache Struktur. Entferne man sich weiter von Hamburg, sei dieses Ringesystem nicht mehr gegeben. Deshalb werde für jede Verbindung innerhalb des Schleswig-Holstein-Tarifs ein individueller Preis festgestellt.

Ein Ringesystem, wie es im HVV genutzt werde, sei für sehr stark monozentrisch ausgerichtete Räume richtig. Sobald man in einer Region sei, in der es eine polyzentrische Ausrichtung gebe, würden vorwiegend andere Tarife angewendet.

Die Tarifstruktur des HVV stamme aus den 60er-Jahren und sei im Laufe mit den angrenzenden Bundesländern entsprechend weiterentwickelt worden. Dabei habe es sich jeweils um gemeinsame Entscheidungen gehandelt. Dennoch sei zu beobachten, dass einige Tarifstrukturen noch nicht weiterentwickelt worden seien. Deshalb sei eine Reform des HVV-Tarifs angestoßen worden. In einem ersten Schritt gehe es darum, Optimierungsmöglichkeiten im bestehenden Tarifsysteem zu prüfen. In einem zweiten Schritt werde überlegt, wie sich der Tarif mittelfristig entwickeln könne und wie die nahtlose Verflechtung mit dem Umland weiter ausgebaut werden könne. In einem dritten Schritt müsse gesehen werden, wie sich der Tarif weiterentwickle.

Zu dem Thema Kinderfahrkarten weist er darauf hin, dass im Norden hinsichtlich einer Kindermitnahme fast einheitlich eine Grenze von 14 Jahren existiere. Der HVV sei gern bereit, dieses Thema in die Überlegungen einer Tarifstrukturreform aufzunehmen und zu schauen, wie Anpassungen erfolgen könnten, um zu einer Vereinheitlichung zu kommen.

Zur Inflationsrate als Obergrenze hält er es grundsätzlich für sinnvoll, eine Festlegung zu haben, wie sich ein Tarif über die nächsten Jahre weiterentwickeln solle. Damit sei der HVV in den letzten Jahren gut gefahren. Bisher sei die Inflationsrate zugrunde gelegt worden. Dabei müsse man aber im Auge haben, dass diese nicht hundertprozentig die Kostenentwicklung widerspiegele. Zu nennen sei beispielsweise, dass es für Unternehmen immer schwieriger werde, Personal zu gewinnen. Das werde darauf hinauslaufen, dass Gehälter in diesem Bereich stiegen. Außerdem sei es notwendig, Investitionskosten zu beachten.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nord (VDV)

Herr Dr. Schack, Geschäftsführer der Landesgruppe Nord im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), stellt die Schwerpunkte der aus [Umdruck 19/3555](#) ersichtlichen schriftlichen Stellungnahme dar. Dabei stellt er die Wichtigkeit eines bedarfsgerechten Angebots heraus. Er betont, dass es sich beim SH-Tarif und beim HVV-Tarif um unterschiedliche Tarifsysteme handele. Sollte beispielsweise Lübeck in den HVV-Tarif eingegliedert werden, halte er den SH-Tarif nicht für überlebensfähig.

Er geht sodann auf das 365-€-Ticket, wie es beispielsweise in Zürich und Wien eingeführt worden sei, ein, und weist darauf hin, diese Einführung sei nach jahrelanger Vorbereitungszeit durch Ausweitung des Angebots vorbereitet worden. Er bezweifle, dass Leute bereit seien, ein derartiges Ticket zu erwerben, sofern es keine Ausweitung des bestehenden Angebotes gebe.

Im Folgenden geht er kurz auf die Probleme ein, wenn in Kreisen das billigste Angebot angenommen werde. Häufig würden nicht die ortsansässigen Unternehmen beauftragt, sondern ortsfremde, bei denen die vor Ort vorhandene Infrastruktur nicht genutzt werden könne und es weder eine Anlaufstelle noch dezentrale Betriebshöfe gebe. Außerdem hält er ein On-Demand-Angebote insbesondere vor dem Hintergrund der Arbeitszeiten der Busfahrer für problematisch.

Die Abg. Kilian, Dr. Tietze und Vogel stellen Nachfragen zu einfachen, gerechten und wirtschaftlichen Tarifsystem, einem möglichen Wechsel eines Tarifsystems hin zu einem Wabensystem, dem Erfolg des 365-€-Tickets für Schüler und Studenten in Hessen, dem Semesterticket, der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes sowie der kostenfreien Mitfahrt von Kindern.

Herr Senkbeil weist zunächst darauf hin, dass bei den bestehenden Zielkonflikten zwischen - Einfachheit, Gerechtigkeit und Wirtschaftlichkeit - nicht alle Ziele vollständig erreicht werden könnten.

Zu einem speziellen Bereich im Hamburger Umland führt er aus, dass es sich hier um eine gewachsene Struktur handele. Versucht werde, keine Tarifgrenzen durch Städte zu ziehen.

Lege man eine starre Kilometergrenze fest, könnten hier und da Gemeinden durchschnitten werden. Er weist ferner darauf hin, dass es einen Wettbewerb um die günstigste tarifliche Einordnung gebe. Die „20-km-Grenze“ sei keine absolute; einige Grenzen seien historisch gewachsen. Betrachte man das Dreieck zwischen Einfachheit, Wirtschaftlichkeit und Gerechtigkeit, spiele der Aspekt der Wirtschaftlichkeit eine große Rolle. Nehme man weitere Gemeinden in einen günstigeren Tarif hinein, fehle es meist an der notwendigen Finanzierung dafür.

Er macht deutlich, dass der Prozess zu den Tarifstrukturen, der jetzt beginne, grundsätzlich in alle Richtungen offen sei. Dazu gehöre auch, in Richtung Wabenstruktur Überlegungen anzustellen.

Herr Dr. Schack führt aus, dass nach seiner Wahrnehmung viele Schülerinnen und Schüler nach ihrer Schullaufbahn nicht mehr bereit seien, Busse zu nutzen. Hintergrund seien beispielsweise mangelnder Komfort und Unpünktlichkeit der Busse; eine Verbesserung der Bedingungen könne hier eine positive Lenkungswirkung entfalten. Eine Ausweitung und Steigerung der Attraktivität des Angebots halte er für notwendig, damit Schüler- und Semestertickets bei den Zielgruppen Akzeptanz fänden. Im Hinblick auf die Idee eines 365-€-Tickets für Schülerinnen und Schüler weise vieles darauf hin, dass vornehmlich diejenigen von dem Angebot Gebrauch machten, die ohnehin bereits Rad führen oder zu Fuß gingen und es kaum dazu komme, dass weniger Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule brächten.

Nachdem Abg. Dr. Tietze einwendet, dass es sich bei dem 365-€-Ticket um kein Pflichtticket, sondern ein Angebot handele, wie es in Hessen bereits gut angenommen werde, äußert Herr Dr. Schack, dass die Dichte an Städten sei in Hessen größer als in Schleswig-Holstein und das Angebot insofern anders geartet sei. Abg. Dr. Tietze erwidert, er gehe aufgrund einer Untersuchung, die er kenne, vom gegenteiligen Fall aus. Auch in Hessen gebe es ländliche Bereiche; gerade für sie seien Angebote erfolgt, nachdem es durch den guten Verkauf des 365-€-Tickets zu Mehreinnahmen der öffentlichen Hand gekommen sei. Eine Anschubfinanzierung über 20 Millionen € für fünf Jahre des Lands Hessen, die nur im Notfall in Anspruch zu nehmen gewesen wäre, habe sich wegen der hohen Nachfrage erübrigt.

Auf eine Nachfrage der Abg. Waldinger-Thiering zu den Standards des Busverkehrs insbesondere für Schülerinnen und Schüler erläutert Herr Dr. Schack, dass beispielsweise der Kreis Rendsburg-Eckernförde aus dem Schülerverkehr zunehmend wieder einen Linienverkehr machen wolle.

Abg. Vogel bittet um Stellungnahme im Zusammenhang mit den Kapazitäten im öffentlichen Personennahverkehr, insofern als die These im Raum stehe, dass es sich nicht anbiete, das Angebot zu Stoßzeiten attraktiver zu gestalten und eine höhere Attraktivität des Angebots allenfalls in Randzeiten infrage käme.

Herr Dr. Schack gibt an, er teile diese Einschätzung, doch müsse zwischen dem Hamburger Rand und dem Zugverkehr insgesamt unterschieden werden. Hinsichtlich des Busangebots in den Flächenkreisen stelle sich das Problem umgekehrt dar. In jedem Fall werde es, wenn das Angebot ausgeweitet werde, darum gehen, mehr und längere Fahrzeuge sowie eine engere Taktung einzuführen. Fraglich sei, wie sich ein solches Angebot finanzieren lasse. Angebots-offensiven in den Kreisen gingen bisher eher in Richtung on Demand. Damit gingen erhebliche arbeitsrechtliche Auswirkungen für die Beschäftigten einher.

Abg. Kilian nimmt auf Herr Senkbeil Bezug, der gemeint habe, man müsse über Aumühle und Wohltorf diskutieren. Er führt das Beispiel Trappenkamp als Ortsteil von Reinbek an: Er verstehe nicht, warum es in Ahrensburg möglich sei, einen Tarif einzurichten, in Reinbek aber nicht. - Herr Senkbeil bietet an, die Begründung für die tarifliche Einordnung der Haltestelle Trappenkamp nachzureichen (siehe [Umdruck 19/3620](#)).

Auf eine Frage der Abg. Waldinger-Thiering antwortet Herr Dr. Schack, im Busbereich sei der Tarif in Schleswig-Holstein an zweithöchster Stelle nach Baden-Württemberg. Es lasse sich von einem Bruttolohn von 2.800 € bis 2.900 € pro Monat für eine 40-Stunden-Woche beim Busfahrer ausgehen. Von einer Bezahlung auf Mindestlohniveau könne nicht die Rede sein.

Herr Dr. Schack stellt der eigenen Einschätzung anschließend den Eindruck gegenüber, den er nach Gesprächen im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit für den Regionalentwicklungsausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde gegenüber. Im Rahmen dieser Gespräche habe er für das private Omnibusgewerbe geworben habe. Stand der Dinge seien Ausschreibungen in großen Bündeln, die mindestens 27 bis 30 Fahrzeuge voraussetzten und die Leistungsfähigkeit kleiner, mittelständischer Unternehmen überstiegen. Das Gesamtlos für alle Bündel bekomme den Vorrang, wenn es günstiger als die Summe der Einzelbündel sei. Unter Umständen sei es für Anbieter des Gesamtloses ein Leichtes, sich ein Bündel herauszugreifen und künstlich zu verteuern, sodass das Gesamtlos dann günstiger angeboten werden könne. Im Endeffekt machten die großen Staatskonzerne die Ausschreibung unter sich aus, während die kleinen, mittelständischen Unternehmen allenfalls als Subunternehmer beteiligt seien.

Herr Dr. Schack führt weiter aus, dass die Kreise nach dem Vergabegesetz verpflichtet seien, tariffreue Regelungen auszuschreiben. Demnach sollte man denken - so Herr Schack -, dass der Tarif zur Anwendung komme. Jedoch ließen sich alle Kreise Verpflichtungserklärungen der Unternehmen ausfüllen, dass diese den Tarif zahlten, und beließen es dabei, statt zu kontrollieren. Würden die Kreise auf Einhaltung der Tariflöhne auf allen Ebenen achten, wäre die Verkehrsleistung nicht bezahlbar. Darunter litte das Angebot, während tatsächlich verschiedene Sonderleistungen von den Kreisen erwartet würden. Selbst eine Strafbarkeit bei Nichteinhaltung der Tarife, als es die Allgemeinverbindlichkeit von Tarifen noch gegeben habe, habe nicht dazu geführt, dass die Tarife eingehalten worden seien. Wüssten die Unternehmen, dass nicht kontrolliert werde, hätten sie keine Wahl und nicht einmal die Chance, einen Subauftrag zu bekommen, wenn sie den Tarif einhielten. Es ergebe sich der Eindruck, dass eine Absprache unter allen bestehe, weil andernfalls das System „Bus“ nicht funktioniere.

Dass das Mindestlohniveau überschritten werde, könne er - so Herr Dr. Schack weiter - sicher sagen, doch betrage der Abstand zum Tariflohn 5 €. Im Bereich dazwischen ergäben sich viele Möglichkeiten. Solange Unternehmen aus Mecklenburg-Vorpommern ihre Dienste für 10 € pro Stunde oder zum Mindestlohn anböten, hätten private kleine Unternehmen in Schleswig-Holstein keine Chance. Dies habe er gegenüber dem Kreis offen angesprochen, doch heiße es dort, dass kein Personal für Kontrollen vorhanden sei. In Teilen könne er die gewerkschaftlichen Partner verstehen, die von einem Wettbewerb auf dem Rücken der Arbeitnehmer sprächen. Es handle sich um ein systemisches Problem, das sich nicht lösen lasse, weil lange Zeit keine Dynamisierung bestanden habe. Schon als die Kommunalisierung eingeführt worden sei, habe das Land Zahlungen an die Kreise nicht auf dem Niveau geleistet, auf dem sie nach gutachterlicher Einschätzung hätten geleistet werden müssen.

Abg. Kilian fasst zusammen, er habe es so verstanden, dass sich mehr oder weniger alle Busunternehmen in Schleswig-Holstein nicht an die allgemein verbindlichen Tarife hielten, weil sie im Preiswettbewerb sonst nicht mithalten könnten. In diesem Fall würde reihenweise das Gesetz missachtet beziehungsweise gebrochen.

Herr Dr. Schack verneint dies, da erstens der Tarif nicht mehr allgemein verbindlich sei, wie er es eine Zeitlang gewesen sei. Zweitens handele es sich nicht um alle Busunternehmen. Indes sei der Tarif normalerweise nur anzuwenden, wenn beide Arbeitsvertragsparteien organisiert seien, die Unternehmen beim OVN und die Fahrer bei ver.di. In vielen Unternehmen bestehe

keine ver.di-Mitgliedschaft, sodass arbeitsrechtlich keine Pflicht zur Einhaltung des Tarifes bestehe. In dem Fall gebe die Verkehrsvergabe vor, dass der Tarif anzuwenden sei, und das Unternehmen verpflichte sich, den Tarif anzuwenden. Hier gebe es allerdings unterschiedliche Auslegungen, indem zum Beispiel der tarifliche Monatslohn gezahlt werde, allerdings mehr Arbeitsstunden abgeleistet werden müssten, oder der Stundenlohn, nicht aber Zuschläge gezahlt würden. Abg. Kilian habe ihn insofern richtig verstanden, als dass, wenn der Tarif wie festgeschrieben beachtet werde, keine Chance bestehe, die Ausschreibung zu gewinnen. Der Zuschlag werde von einer Absenkung des Preises abhängig gemacht, sodass zum Beispiel ein Unternehmer mehrfach vom Kreis aufgefordert worden sei, sein Angebot nochmals zu kürzen.

Abg. Dr. Tietze hebt hervor, dass die Landesregierung die Mittel im Bereich des ÖPNV um 5 Millionen € erhöht und um 1,8 % dynamisiert habe. - Herr Dr. Schack wendet ein, diese Mittel kämen bei den Verkehrsunternehmen nicht an. Früher habe eine Finanzierungsverordnung besagt, dass regelmäßig 90 % der Mittel an die Verkehrsunternehmen durchgereicht werden müssten, sei aber gekippt worden, sodass der Kreis inzwischen allein über das Geld verfüge.

(Unterbrechung: 13:15 bis 14:10 Uhr)

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)

Frau Dr. Wendt, Bereichsleiterin Tarif und Vertrieb beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) verweist einleitend auf den Erfahrungsbericht aus Berlin-Brandenburg, [Umdruck 19/3556](#), und trägt einzelne Informationen daraus vor. Sie stellt die Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg als ein Beispiel heraus, in dem die Zusammenarbeit der Länder nach der Wende trotz unterschiedlicher finanzieller Voraussetzungen funktioniert habe. Drei Gesellschafter - das Land Brandenburg, das Land Berlin und die Landkreise und kreisfreien Städte - trügen zu je einem Drittel zur Finanzierung des Verkehrsverbunds bei.

Frau Dr. Wendt geht auf die Tarifstruktur ein, die Vorteile aus klassischen Flächenzonenverbänden und ringförmig angeordneten Tarifzonen verbinde. Die Zonentarife seien in Waben mit einem Durchmesser von jeweils ungefähr 5 km aufgeteilt. Regelmäßig gingen Anfragen aus einzelnen Gemeinden ein, kleinere Änderungen am Wabensystem mit Rücksicht auf vorhandene Pendlerverflechtungen vorzunehmen.

In der aktuellen Diskussion über Flatrate-Angebote, 365-€-Modelle und Ähnliches werde deutlich, dass bestehende Tarife an ihre Grenzen stießen. Dies gelte insbesondere für das Thema „Tarifgerechtigkeit an politischen Grenzen“. So orientierten sich beispielsweise Landkreiskarten in Brandenburg an Landkreisgrenzen, die nicht unbedingt Pendlerrelationen darstellten. Eine Anpassung oder Modernisierung des Tarifs sei im Gespräch.

Frau Dr. Wendt äußert die Einschätzung, dass der Tarif gegebenenfalls nicht mehr so wichtig für die Fahrgäste sei, wenn für diese sichergestellt sei, dass sie stets das günstigste Ticket erwürben. Die Entwicklung gehe in Richtung In-Out-Systeme wie dem Check-in/Be-out-Ticketing (CiBo) oder Check-in/Check-out-Verfahren (CICO), die bereits in einigen Städten erprobt würden. Diese Systeme könnten problemlos auf bestehenden Tarife aufsetzen, wie es beispielsweise in der Schweiz gemacht worden sei.

Abschließend geht Frau Dr. Wendt auf das allgemeine Thema der ÖPNV-Finanzierung ein. Infrastrukturausbau, Angebotserweiterungen, Projekte zur Dekarbonisierung und Digitalisierung machten in den nächsten Jahren Investitionen erforderlich, wobei in Berlin-Brandenburg nur circa 50 % der Kosten durch Tarifeinnahmen abgedeckt würden. Die andere Hälfte werde von öffentlichen Zuschüssen getragen. Aufgrund des Investitionsdrucks sei es eventuell nötig, eine alternative ÖPNV-Finanzierung oder dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung aufzubauen. In diesem Sinne führe insbesondere das Land Berlin derzeit Untersuchungen zu Themen wie Citymaut oder Parkraumbewirtschaftung durch. Klar sei, dass die Fahrpreise nicht unbegrenzt jährlich erhöht werden könnten.

Zum VBB-Tarifindex und -indexverfahren fügt Frau Dr. Wendt an, dieses setze sich aus Verbraucherpreisen beziehungsweise Preisen für Kraftstoff und Strom zusammen. Aktuell werde darüber diskutiert, ob ein Anteil für Personalkosten mitaufgenommen werden solle, da der Index nicht die realen Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen widerspiegle. Auch an dieser Stelle werde es langfristig zu einer Finanzierungslücke kommen.

DB Regio AG

Herr Matthaei, Leiter im Bereich „Erlös- und Vertriebsmanagement Region Nord“ bei der DB Regio AG, trägt die Kernpunkte der Stellungnahme [Umdruck 19/3549](#) vor.

AKN Eisenbahn GmbH

Herr Seyb, Geschäftsführer der AKN Eisenbahn GmbH, macht deutlich, er könne sich seinem Vorredner weitgehend anschließen. Er hebt hervor, dass die Belastung auf einigen Strecken zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein schon jetzt so hoch sei, dass kaum noch Fahrgäste zusätzlich aufgenommen werden könnten. Eine Erhöhung der Fahrgastzahlen durch günstigere Fahrkarten ginge, so Herr Seyb, mit mehr Frust bei den Fahrgästen einher. Vorhandene Fahrgäste würden weniger bezahlen, sodass sich das Verhältnis zwischen Steuereinnahmen und Fahrgeldeinnahmen zum Negativen verändere. Zunächst sei Arbeit an den Kapazitäten wie Mehrgleisigkeit und Fahrzeugbestand notwendig, bevor sich Veränderungen am Tarif empfehlen.

Der Nordtarif sei eine gute Idee gewesen, äußert Herr Seyb, die allerdings in Hamburg keine Akzeptanz finde, weshalb man sich um andere Lösungen bemühen müsse. Der HVV-Tarif eigne sich für Schleswig-Holstein angesichts der dortigen dezentralen Strukturen nicht. Hingegen sei der Schleswig-Holstein-Tarif für den ländlichen Raum konzipiert. Um dessen Vorteile nicht aufgeben zu müssen, müsse sich eine Anpassung über Relationspreise zwischen Hamburg und Neumünster oder Lübeck innerhalb des SH-Tarifs lösen lassen. Er biete eine hohe Flexibilität, sodass innerhalb eines Systems die verschiedenen regionalen Akteure - Kreise und Land - politisch Gestaltungsspielräume hätten.

Hinsichtlich der Tarifbestimmungen, Mitnahmeregelungen und ähnlichem sei eine Angleichung zwischen HVV- und SH-Tarif wünschenswert. Bundesweit gebe es als langfristiges Projekt neben dem Deutschland-Takt auch den Deutschland-Tarif. Das Ziel sei letztlich eine deutschlandweite Vereinheitlichung der Tarife, die die Urlaubsregionen Hamburg und Schleswig-Holstein in den nächsten Jahren bedenken sollten, um tarifpolitisch keine Zickzacklinien zu fahren.

Abg. Kilian erkundigt sich nach dem Zeitplan der Prüfung seitens der DB Regio AG, inwiefern das sogenannte Check-in/Check-out-Verfahren für Schleswig-Holstein sinnvoll wären. - Herr Matthaei gibt an, derzeit sei in Planung, ein Lastenheft zu formulieren, das so ausgereift sei, dass daraufhin mit vernünftigen Angeboten zu rechnen sei. Insgesamt gehe es seitens der Unternehmen aktuell um ein Ausprobieren der Technik, bis diese sich etabliert haben werde.

Entsprechend lang dauere es, Lastenhefte zu formulieren. In ein bis zwei Jahren sei die Einführung dennoch theoretisch machbar.

Abg. Dr. Tietze erkundigt sich, ob Frau Dr. Wendt zu der von ihr erwähnten dritten Säule der Finanzierung weitere Ausführungen machen könne. Er wisse zum Beispiel, dass sich Unternehmen mit Gewerbegebieten im Rahmen von ÖPNV-PACTs dort an der Finanzierung des ÖPNV beteiligten. Abg. Dr. Tietze bittet um eine Einschätzung zu einer Nahverkehrsabgabe, wie sie in einem Gutachten zum kostenlosen Nahverkehr in Berlin der Piratenfraktion genannt worden sei.

Frau Dr. Wendt antwortet, in Berlin würden zur ÖPNV-Finanzierung aktuell sechs Maßnahmen untersucht: Das seien - erstens - das Bürgerticket mit einer Abgabe und kompletter Freifahrt oder einer Abgabe und vergünstigter Fahrt außerhalb der Hauptverkehrszeit und zweitens ein BahnCard-Modell mit Abgabe und 50 % Rabatt auf alle Tarifangebote. Drittens würden eine Nutznießerabgabe beispielsweise für Gewerbetreibende und eine Grundstückseigentümergebühr geprüft sowie - viertens - eine Abgabe durch Übernachtungsgäste, die gegebenenfalls mit der kostenlosen ÖPNV-Nutzung kombiniert werden könne. Die fünfte untersuchte Maßnahme sei die Citymaut, indem für den S-Bahn-Ring - Tarifzone A - in Berlin geprüft werde, ob die Zufahrt mit dem Auto mit einer Citymaut analog der in London belegt werden könnte. Vorstellbar sei es, nach verschiedenen Schadstoffklassen der Fahrzeuge zu differenzieren. Sechstens werde die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung geprüft, da in Berlin derzeit viele Gebiete noch nicht Teil der Parkraumbewirtschaftung seien. Auch das Thema Anwohnerparken solle angegangen werden, da dieses derzeit noch sehr günstig im Verhältnis zu der Fläche sei, die es in Anspruch nehme.

Abg. Dr. Tietze geht darauf ein, dass man am Vormittag darüber diskutiert habe, wie gerecht ein Wabensystem wie in Berlin-Brandenburg sei, wenn jeweils für Hamburg, Lübeck oder Kiel eine Wabe und dazwischen kleinere Waben vorgesehen würden. Er interessiere sich für die Auswirkungen auf die Fahrpreise.

Frau Dr. Wendt aus, innerhalb von Berlin bestehe im Grunde eine einzige Tarifzone „Berlin AB“, da Fahrscheine für die Tarifgebiete „A“ innerhalb des S-Bahn-Rings und „B“ außerhalb des Rings bis zu den Stadtgrenzen nicht getrennt voneinander erworben werden könnten. Die Entscheidung sei hier zugunsten der Einfachheit des Tarifs, aber eventuell zulasten seiner sozialen Gerechtigkeit gefallen. So sei es gleich teuer, wenige Haltestellen oder auch 40 km

zu fahren. Ein Ausgleich werde über das Tarifsortiment angestrebt, indem es in der einen Tarifzone separate Angebote für bestimmte Zielgruppen gebe. Wenn eine Region über mehr Mittel verfüge, bestehe zudem die Möglichkeit, die Tarifierhöhungen nach Absprache geringer ausfallen zu lassen. Auf diese Weise seien die Tarife für den ÖPNV in Berlin in den letzten Jahren unterproportional gestiegen. Dies führe allerdings zu erheblichen Preissprüngen an den Tarifgrenzen, sodass insbesondere Pendlerverflechtungen belastet würden. Allgemein ließen sich Tarifgrenzen nicht eliminieren, sondern nur verschieben.

Abg. Vogel nimmt Bezug auf die Aufteilung der Gesellschafteranteile im Verbund Berlin-Brandenburg. Auch beim Nordtarif sei es zuletzt darum gegangen, sich auf Augenhöhe zu begegnen. Er fragt, wie die Begegnung auf Augenhöhe in Berlin-Brandenburg vor 20 Jahren gelungen sei. Zweitens möchte Abg. Vogel von Frau Dr. Wendt wissen, ob es mit dem kostenfreien Schülerticket in Berlin möglich sei, auch außerhalb von Schulzeiten kostenfrei zu fahren, und wie des Weiteren die Fahrkosten geregelt seien, wenn Schülerinnen und Schüler aus Brandenburg nach Berlin zur Schule führen.

Frau Dr. Wendt bedauert, nicht beantworten zu können, wie die Einigung zwischen Berlin und Brandenburg vor 20 Jahren auf Augenhöhe gelungen sei, da diese Ereignisse weit vor ihrer Zeit stattgefunden hätten. Sie fügt hinzu, dass Berlin durchaus auf Brandenburg angewiesen sei, insofern als aktuell circa 300.000 Pendler in beiden Richtungen pendelten. Zudem befinde sich der zukünftige Hauptstadtflughafen nicht auf Berliner Stadtgebiet, sodass über 10 Millionen Touristinnen und Touristen, die Berlin jedes Jahr besuchten, in beiden Richtungen unterwegs sein würden.

Frau Dr. Wendt ergänzt zum kostenlosen Schülerticket, das im August 2019 in Berlin eingeführt worden sei, dass es rund um die Uhr für alle Kinder gelte, die in Berlin zur Schule gingen oder ihren Wohnort in Berlin hätten. Der Fall der Beschulung in unterschiedlichen Bundesländern betreffe in Berlin-Brandenburg circa 7.000 Schülerinnen und Schüler. Hier sei eine Korrektur im Nachgang notwendig gewesen; ursprünglich habe nur der Berliner Schülerausweis als Nachweis gegolten. Die Kosten übernehme Berlin im Ganzen, wobei insgesamt circa 350.000 Schülerinnen und Schüler betroffen seien. Daraus ergäben sich Kosten für das Land von circa 80 bis 90 Millionen € pro Jahr.

Abg. Dr. Tietze ergänzt, die Einigung zwischen Berlin und Brandenburg sei zu Zeiten der Wende auf eine Anregung im Vertrag zur Deutschen Einheit zurückgegangen, in dem beide Bundesländer dazu verpflichtet worden seien, ein gemeinsames Tarifsystem zu finden.

Abg. Vogel richtet sich an Herr Matthaei damit, dass es an den Stationen der DB möglich sei, eine Fahrkarte zu kaufen, während sich in dieser Hinsicht, sobald man an einer Station der Nordbahn einsteige, ein Problem auftue. Er nehme es so wahr, dass an dieser Stelle eher Hürden aufgebaut worden seien, anstatt dass harmonisch Umstieg ermöglicht würden. - Herr Matthaei weist darauf hin, dass er für die Konzernschwestern DB Vertrieb und DB Fernverkehr antworte. Etwa bis zum Jahr 2015 habe DB Fernverkehr den Standpunkt vertreten, dass der interne Vertriebsdienstleister DB Vertrieb der exklusive Dienstleister des Fernverkehrs sei. Diese Haltung sei dann aufgebrochen worden, sodass der Verkauf seitdem rechtlich und technisch möglich sei. Die Umsetzung sei allerdings nicht ganz einfach, sodass sie nicht überall erfolge. Es seien damit Kosten verbunden, die auf sich zu nehmen anscheinend nicht alle Verkehrsunternehmen am Markt für notwendig hielten. Die Umsetzung basiere auf Freiwilligkeit. Er müsse hinzufügen, dass der Fernverkehr mittlerweile 70 bis 80 % ihrer Einnahmen über Online- und Mobilkanäle generierten.

Abg. Vogel äußert sich verwundert gegenüber Herrn Seyb, da bisher ein Anstieg der Fahrgastzahlen zwischen Nord und Süd nie damit begründet worden sei, dass die Züge bereits überfüllt seien. Man sei sich eigentlich einig gewesen, dass es eher an der Attraktivität der Strecke, die bisher noch nicht ausreichend gegeben sei, liege, wenn die Menschen nicht zur AKN wechselten, sondern weiter das Auto vorzögen. Er habe den Eindruck, dass circa 90 % der Züge der AKN nicht voll besetzt seien, sodass es nicht nachvollziehbar sei, was einer tariflichen Verbesserung der Situation für die Kunden entgegenstehe. Wenn ein Infrastrukturausbau abgewartet werden solle, werde die Problemlösung um 10 bis 20 Jahre verschoben.

Abg. Vogel geht darauf ein, dass eine Flexibilisierung der Tarife im Hinblick auf günstigere Angebote in den Randzeiten ungerecht für Gruppen wie Schülerinnen und Schüler oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sei, die darauf angewiesen seien, zu den Stoßzeiten unterwegs zu sein.

Herr Seyb stellt fest, dass im Zuge des Ausbaus der A 7 Autofahrer nicht massenweise auf die AKN umgestiegen seien; dennoch sei man zu den Hauptverkehrszeiten mit allen Zügen unterwegs, und diese seien voll. Er persönlich sei nicht gegen attraktivere tarifliche Angebote,

doch empfehle es sich eher, in zusätzliche Züge in den Hauptverkehrszeiten zu investieren als in die Subventionierung günstiger Tarife. Er plädiere dafür, das Geld für zusätzliche Züge, Zweigleisigkeit oder längere Bahnsteige auszugeben. Wenn Tarife gesenkt würden, sollte man es vor allem da machen, wo heute noch Platz in den Zügen sei. Dies beziehe sich hauptsächlich auf Freizeitverkehre außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Zu der Frage, ob man als Nahverkehr wie der Fernverkehr agieren solle, fügt Herr Seyb hinzu, dass die Auslastung der Züge im Fernverkehr gut sei und die Fahrgastzahlen stiegen. Er gehe nicht davon aus, dass es akzeptabel wäre, rein betriebswirtschaftliche Preise im ÖPNV anzusetzen. Man müsse den Fahrgästen verlässliche Tarife bieten, doch ließen sich dort, wo Bus und Bahn nicht ausgelastet seien, kurzfristig Anreize setzen.

Abg. Dr. Tietze stellt an Herrn Matthaei gerichtet fest, dass es zu einer deutlichen Absenkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr seit dem 1. Januar 2020 gekommen sei. Da die Bahn-Card 50 im Nahverkehr nicht gelte, sei davon auszugehen, dass preisbewusste Kundinnen und Kunden den Nahverkehr teilweise mit einem Fernverkehrsticket nutzten. Er fragt, ob dies einen Druck innerhalb der Debatte erzeuge, welche Fernverkehrsprodukte innerhalb des Nahverkehrs anerkannt würden. Er gehe davon aus, dass es sich um Einnahmen handele, die in der Konzernsparte DB Fernverkehr und nicht bei DB Regio verbucht würden.

Herr Matthaei antwortet, wenn Nahverkehrszüge mit Fernverkehrskarten genutzt würden, gingen die Einnahmen in den Nahverkehr, unabhängig davon, welches Nahverkehrsunternehmen führe. Es gebe in dieser Hinsicht Ausgleichsmechanismen zur Verteilung der Einnahmen, sodass auch der Nahverkehr davon profitiere, wenn eine Fernverkehrsfahrkarte gekauft und im Nahverkehr genutzt werde. Tatsächlich werde der Nahverkehr vom Fernverkehr zu Nahverkehrskonditionen entschädigt. Im Bereich der Region Nord sei vor allen Dingen die Relation Kiel-Hamburg betroffen, in der eine Konkurrenzsituation - allerdings in einer vertretbaren Größenordnung - aufkomme.

**Fahrgastverband PRO BAHN,
Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg e.V.**

Herr Barkleit, Landesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V., fasst die Kernpunkte seiner Stellungnahme, [Umdruck 19/3546](#), zusammen. Er ergänzt, dass es Handlungsbedarf im Schleswig-Holstein-Tarif dahin gehend gebe, das Angebot so zu gestalten, dass

einzelne Nutzergruppen davon einheitlich im ganzen Bundesland profitieren könnten. Er stellt die Ideen einer Verbesserung der Durchtarifizierung oder Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen für Schleswig-Holstein und dessen Nachbarbundesländer als alternative Lösungen vor. Es stelle sich die Frage, ob die Verkehrsunternehmen es von sich aus schafften, einen Lösungsweg zu beschreiten, oder ob der Landtag zuerst tätig werden müsse.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) - Landesverband Nord

Herr Montana, Vorstandsmitglied beim VCD Nord, trägt die dem Ausschuss im Nachgang zur Sitzung von ihm zur Verfügung gestellte Stellungnahme, [Umdruck 19/3652](#), vor.

civity Management Consultants GmbH & Co. KG

Herr Weigele, Managing Partner bei civity Management Consultants GmbH & Co. KG, trägt die Kernpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 19/3562](#), vor. Einleitend erläutert er, civity Management Consultants sei eine Strategieberatung, die auf den öffentlichen Sektor mit dem Schwerpunkt auf das Thema Mobilität spezialisiert sei. Ein Kernteam der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftige sich mit Fragen von Tarifen und Einnahmeaufteilung. So habe man beispielsweise den MVV in München bei einer Tarifreform begleitet und das sogenannte 365-€-Ticket in Wien im Jahr 2012 mit eingeführt. Aktuell sei man in Karlsruhe mit dabei, einen sogenannten Homezone-Tarif miteinzuführen, ein E-Tarif-Modell, in dem Kundinnen und Kunden die Tarifwaben bestimmten. Außerdem habe man die Stadt Frankfurt beim Thema neue Finanzierungsmodelle zu Fragen ähnlich denen, die derzeit in Berlin-Brandenburg diskutiert würden, begleitet.

In Richtung der Verkehrspolitik sei es ihm wichtig zu betonen, dass Tarifgestaltung nicht der „Hebel der Verkehrswende“ sei. Zwei Faktoren, die den Erfolg im ÖPNV-System maßgeblich beeinflussten, seien dagegen die Angebotsqualität, insbesondere die Netz-, Haltestellen- und Taktdichte, Fahrzeiten und die Zuverlässigkeit des Systems, sowie die Steuerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere die Parkraumbewirtschaftung.

Einen weiteren großen Aspekt bilde die problematische Finanzierung des Systems. Es handle sich um ein hochgradig defizitäres System. Die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung nicht eingerechnet, betrage die Kostendeckung allenfalls 50 %. Der Ausbau im Zuge

der Verkehrswende - Infrastruktur- und Fahrzeugeerneuerung, Elektrifizierung der Antriebsflotten und steigende Löhne - führe zu starken Kostensteigerungen, sodass die Mittel künftig ohnehin erhöht werden müssten und die Säule der Fahrgastfinanzierung auch künftig benötigt werde. Zusätzlich brauche es in Form von Drittnutzerfinanzierungsmodellen zusätzliche Säulen der Finanzierung.

Herr Weigele fasst zusammen, der Markt vertrage es, über Nutzerfinanzierung zu sprechen, und habe letztere nötig für eine bessere Qualität des Angebots.

Abg. Dr. Tietze fragt zum Thema Brutto- beziehungsweise Nettoverträge und der Ausschreibung in Losen, ob es aus Herrn Weigeles Sicht Vorteile für Schleswig-Holstein haben könne, angesichts der geografischen Aufteilung der Netze Lose größer zu machen, um mehr Wettbewerb zu bekommen. Allgemein interessiere ihn die Frage, welche Auswirkungen Brutto- oder Nettoverträge für die Frage der Förderung des Wettbewerbs hätten.

Herr Weigele antwortet, dass es sicher ein Optimum für die Losgrößen gebe, er hierzu allerdings keine Auskünfte geben könne, ohne sich näher mit dem Thema beschäftigt zu haben. Generell sei aktuell in der Bundesrepublik ein Trend bei den SPNV-Aufgabenträgern zu bemerken, der stark in Richtung Bruttoverträge gehe. Für die jeweilige Aufgabenträgergesellschaft - in Schleswig-Holstein: NAH.SH - bedeute dies, Kompetenzen aufbauen zu müssen, da sie in der Folge erlösverantwortlicher Aufgabenträger seien. Damit hätten sie die Wechselwirkungen zwischen Tarifierhöhungen und Einnahmeverantwortung stärker in der Hand. Dass der HVV- und der Schleswig-Holstein-Tarif im deutschlandweiten Tarifvergleich in das hochpreisige Segment fielen, hänge sicherlich auch mit der Gestaltung der SPNV-Nettoverträge zusammen. Eine Umstellung auf Bruttoverträge eröffne finanz- und verkehrspolitisch mehr Spielräume, die Fahrpreise nicht so stark ansteigen oder sogar absinken zu lassen.

Herr Montana ergänzt, dass eine Umschreibung von Netto- auf Bruttoverträge nicht schnell vonstattengehen könne. In der Übergangssituation habe das Land beispielsweise für die Finanzierung des Semestertickets, falls es zu Mindereinnahmen käme, einen Fonds eingerichtet, der nötigenfalls für Ausschüttungen zur Verfügung stünde, um die Verkehrsunternehmen davon zu überzeugen, mitzumachen. Ein Azubi-Ticket lasse sich seiner Meinung nach dem

Hamburger Modell durchaus einnahmeneutral gestalten, während Mindereinnahmen oder politisch gewollte Tarifabsenkungen finanziell sicherlich ausgeglichen werden müssten.

Herr Barkleit merkt an, aus Fahrgastsicht funktioniere die bisherige Argumentation, dass ein Nettovertrag Anreize für die Eisenbahnverkehrsunternehmen biete, sich besonders anzustrengen, um neue Fahrgäste zu gewinnen und darüber Fahrgeldeinnahmen zu generieren, nicht mehr. Obwohl nicht von hohen Pünktlichkeits- und Zufriedenheitswerten die Rede sein könne, steige die Auslastung des SPNV auf vielbefahrenen Strecken, sodass die derzeitigen hohen Fahrpreise offenbar verlangt werden könnten.

Herr Barkleit bekräftigt, ein Wechsel von Netto- auf Bruttoverträge bringe Gestaltungsspielräume mit sich. Er weist auf die nahende Ausschreibung der Netze West und Ost, die circa 35 bis 40 % des Zugkilometervolumens ausmachten und bei einem Wechsel von Netto- auf Bruttoverträge einen Wandel in der Branche herbeiführen könnten.

Zur Frage des Zuschnittes von Losen bei Ausschreibungen im Bereich des SPNV fügt Herr Barkleit hinzu, bei vergangenen Ausschreibungen sei teilweise nur ein Angebot der DB Regio Nord eingegangen. Es habe sich um ein Los der Größe von 400 Zugkilometern gehandelt, während beispielsweise der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg derzeit eine Ausschreibung mit 26 Millionen bis 27 Millionen Zugkilometern laufen habe. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen überlegten sich gut, an welcher Stelle sie ihre knappen Ressourcen für die Beteiligung an Ausschreibungen investierten. Die Situation auf dem bundesweiten Markt könne sich als Nachteil für Schleswig-Holstein erweisen. Dennoch halte er es für richtig, bei Ausschreibungen auf Lose und Loslimitierungen zu setzen, da es gelte, für den Markt in Schleswig-Holstein neue Anbieter zu gewinnen. Es sei wichtig zu zeigen, dass es auch andere Verkehrsunternehmen gebe, die es besser machen wollten und könnten.

Abg. Metzner fragt nach den Auswirkungen des Schleswig-Holstein-Tickets im Vergleich zum Schleswig-Holstein-Tarif, insbesondere was grenzüberschreitende Verkehre nach Dänemark betreffe. Sie sehe, was das Schleswig-Holstein-Ticket betreffe, den Nordverbund bereits ein Stück weit realisiert und frage sich, inwiefern sich das auf den Schleswig-Holstein-Tarif übertragen lasse.

Herr Barkleit bestätigt, das Schleswig-Holstein-Ticket besitze einige Attraktivität, wenn die großen Relationen von Westerland bis an die polnische Grenze führe, bis zu vier Freunde dabei

habe und gegebenenfalls an einem Tag hin und zurück fahre. Das Ticket sei vergleichsweise günstig, aber weniger für kurze Strecken zu nutzen. Hinzu komme, dass das Angebot im Grunde durch das Kleingruppenticket im Schleswig-Holstein-Tarif konkurrenziert werde, das gegenüber dem Schleswig-Holstein-Ticket den Vorteil biete, dass es sich auch im Busverkehr nutzen lasse. Gegebenenfalls biete es sich an, die beiden Produkte zu harmonisieren, indem künftig nur noch eines angeboten werde.

Herr Montana hebt hervor, es handele sich um eine Sonderlösung, dass das Schleswig-Holstein-Ticket auch in Mecklenburg-Vorpommern gelte. Er plädiere dafür, den Schleswig-Holstein-Tarif dahin gehend zu vereinfachen, dass beispielsweise Mitfahrende unabhängig von der zurückgelegten Strecke die Hälfte zahlten. Gerade auf kürzeren und mittleren Reiseweiten, auf denen die meisten Menschen unterwegs seien, liege hier eine Möglichkeit, ohne bedeutende Einnahmeverluste mehr Fahrgäste in die Züge zu bekommen.

Abg. Dr. Tietze stellt fest, dass es in Hessen in Bezug auf das 365-€-Ticket etwas anderes sei, damit eine Zielgruppe anzusprechen, als es für alle Fahrgäste anzubieten. In Hessen sei zielgerichtet das Problem der Schülerbeförderung gelöst worden. Das 365-€-Ticket habe dort eine große Attraktivität unter Schülerinnen und Schülern entfaltet, und an dem Beispiel zeige sich, dass es sich um eine ÖPNV-affine Generation handele. Es ergebe sich eine Chance der Kundenbindung im Hinblick auf die 2030er- und 2040er-Jahre.

Herr Weigele antwortet, ein 365-€-Ticket nur für bestimmte Zielgruppen anzubieten, begrenze im Vergleich zum 365-€-Ticket für alle den möglichen finanziellen Schaden. Während beispielsweise in Wien ein Zuwachs des Verkaufs beim 365-€-Ticket um das Doppelte zu berichten gewesen sei, seien alle anderen Ticketarten viel schlechter verkauft worden. Die Einschätzung in Bezug auf die nächste ÖPNV-Generation, die zudem etwas preissensibler sei, teile er. Sofern sie nicht ohnehin schon durch günstigere Tickets begünstigt werde, spreche nichts gegen diesen Schritt. Für Senioren beurteile er die Frage beispielsweise schon wieder anders. Er rät zudem dringend davon ab, den Preis bei 365 € festzulegen, da es schwer sei, später wieder Abstand von dieser Zahl zu nehmen. Soweit es auf Schüler begrenzt werde und der Preis sich weiterhin justieren lasse, handele es sich bei einer Jahreskarte angelehnt an das 365-€-Ticket um ein politisches Instrument, das eingesetzt werden könne und die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Schülerinnen und Schüler deutlich vereinfachen würde.

Auf eine Nachfrage von Abg. Vogel fasst Herr Weigele zusammen, bei Zielgruppentickets handele es sich meist um ein Geschenk für Bestandskunden, während Menschen, die ÖPNV und SPNV nicht nutzen, da das Angebot für sie nicht attraktiv sei, über den Tarif nicht zu gewinnen seien. Ihm sei kein Beispiel für eine Tarifaabsenkung bekannt, die auch nur annähernd die Mindereinnahmen wieder hereingeholt hätte. Die Rechnung gehe nicht auf.

Herr Montana argumentiert in dieselbe Richtung: Das Thema Infrastruktur sei das wichtigere, bevor man sich mit Tarifen beschäftige. Er empfehle, falls das 365-€-Ticket politisch gewollt sein solle, das Angebot für einen begrenzten Zeitraum einzuführen und danach in eine angekündigte Tarifierhöhung und Preisdynamisierung entsprechend der Inflation oder anderer Parameter zu gehen. Andernfalls ergebe sich das Problem, dass die Jahreskarten auf einem Tarifniveau eingefroren würden, während andere Tarife, Einzelkarten und ähnliches, exorbitant erhöht werden müssten.

In Bezug auf die Idee einer Seniorenkarte als Netzkarte widerspricht Herr Montana Herrn Weigele, insofern als es sich um ein interessantes Konzept handeln könne, das, eventuell in Verbindung mit Rabatten wie bei der Hamburg CARD, ältere Menschen im Freizeitverkehr entgegen der Lastrichtung in die Züge bekäme.

Auf eine Frage von Abg. Vogel zum Datenschutz beim E-Ticket antwortet Herr Barkleit, er könne sich gut vorstellen, dass sich eine Guthabekarte bewähren würde, auf der nur die letzten Fahrten gespeichert seien, sodass sie nicht karten- oder personenbezogen nachvollziehbar blieben. Er geht davon aus, dass bestimmte Nutzergruppen nur mit so einem Modell als Fahrgäste zu gewinnen seien.

Herr Weigele erläutert auf eine Frage des Abg. Vogel hin, auf welcher Grundlage er zu der Einschätzung gelangt sei, dass Hamburg und Schleswig-Holstein bundesweit mit die höchsten Fahrpreise verlangten. Die Firma civity Management Consultants pflege eine Tarifdatenbank, in die sämtliche Nahverkehrstarife Deutschlands aller Verbünde kleinteilig eingegeben würden. Die Datenbank ermögliche es, in neue Aufträge mit einer Standortbestimmung auf Basis der „Ausmessung“ von Landestarifen einzusteigen. Hamburg stelle neben dem VHS im Köln-Bonner-Raum einen der hochpreisigsten Verbünde in Deutschland dar. Schleswig-Holstein befinde sich, was die Flächen- beziehungsweise Entfernungstarife betreffe, im obersten Preissegment.

Herr Barkleit weist darauf hin, es bestehe ein gewisser Zweifel daran, dass es über Tarifmaßnahmen möglich sei, Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Er führt das Beispiel an, dass vermehrt im Homeoffice gearbeitet werden könne, sodass sich eine Monatsfahrkarte nicht mehr rechne. In der Folge griffen wieder mehr Menschen zum Auto, als mit der Bahn zu fahren, selbst wenn für sie eine Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr gegeben sei. In einer solchen Konstellation bestimme der Fahrpreis, dass sich Menschen vom ÖPNV verabschiedeten. Herr Barkleit stellt es als eine Selbstverständlichkeit heraus, dass als Beitrag der Fahrgäste zum System ÖPNV Fahrgeldeinnahmen generiert werden sollten. Er selbst gehe aber im Gegensatz zu anderen davon aus, dass sich durch richtig gute Tarifangebote Menschen für den ÖPNV begeistern ließen. Es könne mindestens zum Erhalt des bestehenden Fahrgeldeinnahmeverolumens oder sogar zu seiner Erhöhung kommen.

Zu Sonderregelungen im Schleswig-Holstein-Tarif ergänzt Herr Barkleit, dass ein einheitlicher Stadttarif wünschenswert wäre. Derzeit herrschten allerdings für verschiedene Städte in Schleswig-Holstein verschiedene Ausnahmeregelungen vor. Hier bestehe Handlungsbedarf bei der NSH.

Herr Barkleit stimmt zu, dass die Frage des Abg. Vogels nach dem Datenschutz beim E-Ticket berechtigt sei. Allgemein lasse sich für alle Branchen sagen, dass der Aufwand, den es für den Datenschutz zu betreiben gelte, sichergestellt werden müsse und leicht unterschätzt werde. Auf diese Weise kämen Fehler zustande, aus denen der missbräuchliche Umgang mit schützenswerten Daten resultiere. Es handele sich indes nicht um einen Grund, vom E-Ticket Abstand zu nehmen, sondern der Datenschutz müsse besser sichergestellt werden.

Abg. Waldinger-Thiering fragt Herrn Weigele, ob es seiner Meinung nach Sinn ergebe, die Verkehrsplanung, beispielsweise die Einrichtung gemeinsamer Bus- und Stadtbahnspuren, mit der Tarifplanung zusammenzulegen.

Abg. Richert greift die These auf, dass eine Steigerung der Nachfrage zu mehr frustrierten Fahrgästen führen würde. In Anbetracht von Budgets, die begrenzt seien, wolle er von den Anzuhörenden noch einmal wissen, ob sie eher zu einer Verbesserung der Tarifattraktivität oder der allgemeinen Kapazitäten rieten.

Abg. Kilian stellt heraus, bis auf den letzten Beitrag von Herrn Barkleit habe die Anhörung bisher ergeben, dass eine Steigerung der Qualität im ÖPNV und SPNV vorrangig vor der Frage

des Fahrpreises für das Nutzerverhalten sei. Er bittet um die Einschätzung der Anzuhörenden, ob die Einführung zusätzlicher Nutzergruppentickets dazu führen würde, dass die entsprechenden Nutzergruppen den öffentlichen Verkehr künftig weiter nutzen.

Herr Barkleit geht auf die Frage des Abg. Richert und die Anregung der Abg. Waldinger-Thiering ein. Sowohl Angebot als auch Tarif seien wichtig. Nicht nur im ländlichen Raum bestehe das Problem, dass Menschen von ÖPNV abgehalten werden könnten. Auf die Frage des Abg. Kilian eingehend, fügt er hinzu, dass es darauf ankomme, Fahrgäste nicht zwischendurch vom ÖPNV zu entwöhnen oder zu vertreiben. Es gelte, so in Angebot und Tarife zu investieren, dass für die Fahrgäste „von der Geburt bis zum Lebensende“ ein gutes ÖPNV- und Tarifangebot vorherrschen.

Herr Montana meint, für Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten als Nutzergruppen sei es entscheidend, dass das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zu ihren Bedürfnissen passe. Junge Menschen, die auf dem Land lebten, erwarteten nicht, dass den ganzen Tag über Busse führen, zumindest aber am Morgen und am Abend.

Herr Montana fügt hinzu, dass für Menschen im Homeoffice Monatskarten an Attraktivität verlorener, sei ein Sonderproblem. Ansonsten zahle fast jeder Pendler jeden Preis für eine Monatskarte, es sei denn, er wolle sich mit dem Auto fortbewegen. Im Falle von Seniorentickets oder ähnlichem führen die Menschen hingegen außerhalb der Hauptverkehrszeit. In diesem Fall gelte es nicht, zusätzliche Züge anzuschaffen, sondern vorhandene Zugverkehre auszulasten. Grundsätzlich lohne es sich zudem, über doppelstöckige Züge statt mehr Züge nachzudenken und die Verkehrsunternehmen zu beauftragen, die Bahnsteiglängen daraufhin zu prüfen, wie sich perspektivisch Züge mit mehr Wagen einsetzen ließen. Entsprechendes ließe sich in wenigen Jahren umsetzen, um mehr Berufspendler mit attraktiven Jobtickets als Fahrgäste im ÖPNV zu gewinnen.

Herr Weigele geht auf die Frage der Abg. Waldinger-Thiering ein, wie Angebot und Tarif in Einklang zu bringen seien. Beispiele wie Wien zeigten, dass, wo über Jahre in das Angebot und die Infrastruktur investiert worden sei, die Einführung des 365-€-Tickets möglich gewesen sei. Der Modal-Split-Effekt dieses Tickets habe allerdings lediglich zwei Prozentpunkte betragen; es habe keine nennenswerte Auswirkung auf die Nachfrage. Dies gelte nur für das Angebot. Die Kombination von Investition in günstige Tarife und in das Angebot lasse sich kombinieren, doch ließen dabei die günstigen Tarife keine steigende Nachfrage erwarten.

Allgemein müssten „gute und attraktive Tarife“ nicht bedeuten - so Herr Weigele -, dass Dumpingpreise zur Anwendung kämen. Verständlichkeit sei die neue Tarifergiebigkeit. Die Tarife seien oftmals viel zu kompliziert gestaltet. So führten verschiedenste Angebote für einzelne Nutzergruppen leicht zu Intransparenz. Er bezweifle, dass Nutzergruppentickets und Bindung an den ÖPNV korrelierten. Die Menschen blieben beim ÖPNV, wenn sie ihn als attraktiv kennengelernt hätten. Es seien substanzielle Angebotsverbesserungen in Deutschland, beispielsweise im Vergleich mit Österreich und der Schweiz, nötig, um das ganze Land mit einem attraktiven Netz von Busverbindungen dort zu überziehen, wo eine Schienenanbindung nicht möglich sei. Für entsprechende Förderprogramme sei viel Geld notwendig, das besser nicht in den Tarif zu investieren sei.

Der Vorsitzende spricht allen Anzuhörenden seinen Dank aus und schließt die Anhörung.

7. Verschiedenes

a) Die Ausschussmitglieder kommen überein, die für den 13. Mai 2020 geplante Ausschusssitzung als auswärtige Sitzung im Zusammenhang mit dem BWE Windbranchentag Schleswig-Holstein in Husum stattfinden zu lassen.

b) Der Ausschuss fasst ins Auge, in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine Sitzung des Wirtschaftsausschusses unter anderem zu den Themen Fährverkehr und neue Antriebe im Rahmen einer zweitägigen Informationsreise von Kiel nach Göteborg mit der Stena Line anzubereichen.

c) Ebenfalls für das zweite Halbjahr 2020 fasst der Ausschuss ins Auge, auf Einladung von Femern A/S die Baustelle für den Fehmarnbelt-Tunnel auf dänischer Seite zu besichtigen und dies mit einem Besuch des Verkehrsausschusses des Folketings in Kopenhagen im Rahmen einer Ausschusstreise zu verbinden.

d) Die Ausschussmitglieder bitten die Landtagsverwaltung im Hinblick auf die Fehmarnbelts-Days 2020, die Beteiligung an der Besetzung des Informationsstands des Landtags durch Abgeordnete mithilfe eines Zeitplans zu koordinieren.

e) Der Ausschuss nimmt die Einladung zu einer Besichtigung der EDUR-Pumpenfabrik, die der Vorsitzende mündliche übermittelt, positiv auf.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 16:20 Uhr.

gez. Dr. Tietze
Vorsitzender

gez. Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin