

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

15. Sitzung
am Mittwoch, dem 29. Januar 1997
im Sitzungszimmer des Landtages

Anhörung

**Perspektive SPNV 2010 für den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan
Schleswig-Holstein**

Anwesende Abgeordnete

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Uwe Döring (SPD)

Helmut Plüschau (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Peter Lehnert (CDU)

Silke Hars (CDU)

Martin Kayenburg (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Vorsitzende

in Vertretung von Birgit Küstner

in Vertretung von Uwe Eichelberg

Gero Storjohann (CDU)

Fehlende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Einzigster Punkt der Tagesordnung

**Perspektive SPNV 2010 für den ersten Landesweiten
Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein**

hier: **Anhörung**

Teilnehmer	Verband/Institution	Umdruck Seite	
Herr Wewers	LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH	14/411	4
Herr Dietsche Herr Götz	Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe e. V. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV - Landesgruppe Nord - DB ZugBus - Regionalbahn und Autokraft -	14/419	7
Herr Koch	Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe	14/419	7
Herr Kruszynski	AKN Eisenbahn AG	14/426	11
Herr Hamann	Vereinigung der Industrie- und Handelskammern SchleswigHolstein	14/421 14/418	12
Herr Schütz	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG	14/427	13

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, eröffnet die Sitzung um 12.05 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

**Perspektive SPNV 2010 für den ersten Landesweiten
Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein**

hier: **Anhörung**

LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH(Umdruck 14/411)

Herr Wewers konzentriert sich in seinem Vortrag auf die an der "Perspektive SPNV 2010 für den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein" in den letzten Monaten geübten Kritikpunkte (vgl. Umdruck 14/411). Den Vorwurf eines zu kurzen Beteiligungsverfahrens habe man aufgegriffen und die Frist für eine Stellungnahme um einen Monat bis Ende Januar verlängert. Daß man mit dem Konzept eine gewisse Erwartungshaltung befördere, liege nicht zuletzt daran, daß man alle Wünsche - immerhin über 200 Wünsche aus der Bevölkerung - aufgenommen, geprüft und bewertet habe. Inhaltliche Kritik habe es vor allem bei der Frage der Schließung von Bahnhöfen - insbesondere an der Westküste - gegeben (Witzwort und Reinsbüttel). Man prüfe die Frage, ob durch den Einsatz schnellerer Fahrzeuge einige der vorgeschlagenen Schließungen zurückgenommen werden könnten.

Was die Stichworte "Schieneneuphorie" und "Bus-Offensive" angehe, verweist Herr Wewers auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten: Während die "Offensive Bahn" von LVS und Land vorangetrieben werde, sei die "Offensive Bus" Aufgabe der Kreise und Gemeinden. Gleichwohl sei eine Vernetzung von Schienenfern- und -nahverkehr sowie Busverkehr und die Realisierung eines Gesamtsystems ÖPNV bedeutsam. Um die Vorschläge finanzieren zu können, werde eine Kostensenkung im SPNV-Betrieb um 25 % und im Trassenbereich um 50 % bis zum Jahr 2010 angestrebt. Folgende fünf Strecken, zu denen man Untersuchungen angeschoben habe, sollten reaktiviert werden: Niebüll - Flensburg, Neumünster - Bad Segeberg, Kiel - Schönberg, Geesthacht - Nettelnburg - Hamburg, Uetersen - Tornesch - Hamburg. Bei der Realisierung der erarbeiteten Perspektive werde man prüfen, welche Maßnahmen technisch möglich und finanzierbar seien.

Auf Fragen der Abgeordneten Döring und Kayenburg insbesondere zur Kostenseite räumt Herr Wewers ein, während die Umsetzung der angestrebten Kostensenkung im SPNV-Betrieb realistisch sei, werde eine Reduzierung der Kosten im Trassenbereich ein außerordentlich schwieriger und langwieriger Prozeß sein, da die DB AG Eigentümerin der Trassen sei. Der Kauf neuer, schneller Fahrzeuge sollte zunächst weiterhin mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, die Förderung allerdings an bestimmte Bedingungen (Stichwort "Landesinteresse") geknüpft werden. Der Königsweg im Bereich der Fahrzeuge wären Leasing-Modelle, die

jedoch kaum schnell zu realisieren sein dürften. Auf keinen Fall sollte das Land Eigentümer von Fahrzeugen werden.

Vorrangige Aufgabe sei es, den Engpaß auf der Strecke Pinneberg - Elmshorn zu beseitigen, um einen funktionierenden Taktverkehr aufzubauen. Entlastend könnte sich an dieser Stelle das vorgeschlagene Flügelzugkonzept für die nach Hamburg fahrenden Züge aus Flensburg und Kiel sowie die Revitalisierung der Strecke Neumünster - Bad Segeberg auswirken.

Insgesamt hätten 15 europäische Unternehmen - darunter die ZugBus GmbH und die AKN - Interesse bekundet, Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein zu betreiben. Er sei zuversichtlich, daß die Bewerber der europaweiten Ausschreibung in der Regel auf die Strukturen und Arbeitskräfte vor Ort zurückgreifen würden.

Abg. Kayenburg bittet um Prüfung der Frage, ob man in der Ausschreibung die Auflage aufnehmen könne, nur deutsches Personal zu beschäftigen.

Abg. Hars setzt sich dafür ein, auf der Strecke Husum - St. Peter-Ording mehr Haltepunkte einzurichten und den Bahnhof Witzwort aufrechtzuerhalten, insbesondere vor dem Hintergrund des anstehenden Fahr- und Parkverbotes auf dem Strand vor St. Peter-Ording.

Herr Wewers stellt noch einmal auf die Nachfrageseite und die Wirtschaftlichkeit des Angebotes ab, wiederholt aber seine Zusage, noch einmal die Frage zu überprüfen, ob die vorgeschlagene Schließung von fünf Bahnhöfen durch den Einsatz schnellerer Fahrzeuge teilweise zurückgenommen werden könne.

Die Vorsitzende erkundigt sich nach der Grundlage für die der Planung der LVS zugrunde liegenden Annahmen und nach möglichen repräsentativen Umfragen.

Herr Wewers teilt mit, man habe durch Gutachten die Datengrundlagen für den ÖPNV in Schleswig-Holstein errechnen lassen. Die prognostizierte Vermehrung der Zugkilometer um 32 % erhöhe den Marktanteil der Bahn bei der Personenbeförderung um höchstens 1 Prozentpunkt von derzeit 2 % auf maximal 3 %.

Abg. Kayenburg wirft angesichts dieser Größenordnung die Frage auf, ob der enorme Mittelaufwand für den SPNV gerechtfertigt sei.

Herr Wewers legitimiert den hohen Mitteleinsatz für den SPNV mit gesamtgesellschaftlichen Effekten und verweist auf das Dilemma der Bahn, den Fahrweg Schiene mitbezahlen zu müssen, so daß man beim Ausbau des SPNV, der auch dem Güterverkehr, Fernverkehr und Busverkehr zugute komme, nicht rein betriebswirtschaftlich rechnen dürfe.

Auf weitere Fragen der Vorsitzenden und des Abg. Kayenburg teilt er mit, die Entscheidung über die Vergabe von Teilnetzen stehe im Herbst an - wahrscheinlich ein kleineres Netz im Norden oder in der Mitte des Landes -, mit dem Betriebsbeginn sei frühestens Ende 1999/Anfang 2000 zu rechnen. Das erarbeitete Konzept versuche, die spezifischen Belange von Frauen als der wichtigsten Zielgruppe, insbesondere Fragen der Sicherheit, zu berücksichtigen.

Abg. Lehnert bittet darum, eine schleswig-holsteinische Bahnanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel insbesondere auch im Hinblick auf die Flughafenbediensteten im Auge zu behalten.

Herr Wewers äußert sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit einer solchen Schienenverbindung skeptisch und favorisiert den Einsatz eines Schnellbusses von Elmshorn oder Pinneberg zum Flughafen Fuhlsbüttel.

Auf eine Frage von Abg. Döring unterstreicht er abschließend noch einmal die Notwendigkeit der Vernetzung von Bus- und Bahnangeboten sowie die Bedeutung eines umfassenden Tarifkonzepts ÖPNV.

(Unterbrechung: 13:00 bis 14:05 Uhr)

Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe e. V.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV - Landesgruppe Nord -

DB ZugBus - Regionalbahn und Autokraft -

(Umdruck 14/419)

In seinen Ausführungen zur Perspektive SPNV 2010 bezieht sich Herr Koch (Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe) auf die gemeinsame Stellungnahme des Verbandes Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe und des Verbandes Deutscher

Verkehrsunternehmen VDV. Die Perspektive SPNV 2010 habe der öffentlichen Diskussion über den Schienen-ÖPNV einen begrüßenswerten Anstoß versetzt; notwendig sei jedoch ein Gesamtkonzept, das neben der Schiene auch den Bus in ein integriertes Gesamtverkehrssystem einbeziehe, das dann auch mit den kommunalen Gebietskörperschaften abgestimmt werden müsse.

Herr Dietsche schließt sich - ebenfalls unter Bezug auf die gemeinsame Stellungnahme von VDV und SHO sowie die schriftliche Äußerung der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH - den Ausführungen von Herrn Koch an. Auch aus der Sicht von DB ZugBus, DB AG und Verband der Verkehrsunternehmen sei die durch die Perspektive 2010 ausgelöste öffentliche Diskussion über den Personennahverkehr zu begrüßen. Zu befürchten sei jedoch, daß das Modell in der vorgesehenen Form nicht finanzierbar sei und auch die Kommunen die notwendige Anschlußfinanzierung aus eigener Kraft nicht übernehmen könnten. Die Irritationen, die durch die Aussagen des Konzepts über den Wettbewerb ausgelöst worden seien, beruhten offenbar auf Unterschieden in der Terminologie; wenn die Regionalbahn nur 20 % ihrer Kosten selbst verantwortete - alles übrige seien durchlaufende Kosten -, könne sie nicht 30 % der Kosten einsparen. Dieser Widerspruch lasse sich jedoch leicht auflösen.

Mit Nachdruck unterstreicht auch Herr Dietsche, daß der Bus in dem Konzept nicht den richtigen Stellenwert habe. Verbesserungen der Anschlüsse und tarifliche Angleichungen allein reichten nicht aus. Die Fläche des Landes lasse sich durch die Schiene nicht erschließen, deshalb sei ein Schienenkonzept ohne entsprechendes Buskonzept nicht realisierbar. In diesem Zusammenhang verweist Herr Dietsche auf die bereits früher praktizierte Zusammenarbeit von Bahn und Bus, etwa mit der Einführung des integralen Taktes vor zehn Jahren. Notwendig sei auch ein Tarifmodell in Schleswig-Holstein, das weniger kompliziert sei als bisher praktizierte Formen und das die Kompatibilität von Bus und Schiene sicherstelle. Im Busbereich sei es im Laufe der letzten Jahre gelungen, die Zahl der Tarifpunkte von etwa 3.500 auf jetzt noch 650 zu reduzieren; für einen landesweiten gemeinsamen Tarif von Bus und Schiene sei aber Voraussetzung, daß die Zahl der Tarifpunkte, die zudem für den Bürger auch verständlich sein müßten, auf 30 bis 40 zurückgeführt werde. Hierfür benötige man einen völlig anderen Ansatz, der sich aber lohne, wenn der öffentliche Nahverkehr attraktiv werden solle.

Einen weiteren wichtigen Ansatz sieht Herr Dietsche in der Einführung des Halbstundentaktes auf wesentlichen Schienenstrecken in Schleswig-Holstein. Der Stundentakt habe sich im Nahverkehr als zu unflexibel bewiesen, und die dadurch bedingte Abhängigkeit vom Fernverkehr führe oftmals zu unverträglich hohen Verspätungen. Wenn aber Verspätungen nicht

beseitigt und das Zugmaterial nicht verbessert werden, fehle die Basis für die Akzeptanz des ÖPNV bei den Fahrgästen.

In diesem Zusammenhang begrüßt Herr Dietsche, daß nach dem kürzlich übermittelten Fahrzeugkonzept des Landes nicht ein Fahrzeugpool eingerichtet werden solle, sondern die Betreiber die Fahrzeuge im engen Kontakt mit dem LVS und dem Land selbst beschaffen sollen. Der Verkehrsminister habe erklärt, er werde sich dafür einsetzen, daß die DB ZugBus auch noch in das laufende Beschaffungsprogramm der DB AG einbezogen werde.

In der anschließenden Aussprache betont Herr Koch auf die Frage der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, auf welchen Hauptstrecken der Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe in erster Linie befürchte, daß ein Zuwachs an Fahrgästen zugunsten der Schiene auf Kosten des Busses gehen könnte, daß die Abstimmung zwischen Bus und Bahn erst noch vorgenommen werden müsse und intensive Gespräche und Kommunikation der unterschiedlichen Betreiber voraussetze. Zwingend notwendig sei, daß beide ÖPNV-Systeme miteinander kooperierten.

Zum möglichst intelligenten Einsatz der Regionalisierungsmittel merkt Herr Koch an, daß für die Entscheidung über eine Reaktivierung von Schienenstrecken eine grobe Abschätzung keineswegs ausreiche; vielmehr müsse in jedem Einzelfall eine exakte Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden. Dies habe im übrigen auch Herr Wewers für die zur Diskussion stehenden Strecken im Rahmen des Entwurfs eines Landesweiten Nahverkehrsplans bereits angedeutet. Eine exakte Kosten-Nutzen-Rechnung müsse auch die Folgekosten berücksichtigen und dürfe nicht außer acht lassen, daß sich die finanziellen Hintergründe ändern könnten. Je nach Fahrgastaufkommen müsse dann entschieden werden, ob die Schiene, der Bus oder gegebenenfalls in Einzelfällen noch kleinere Einheiten wie Taxen oder Mietwagen die kostengünstigere Variante wären.

Auf Nachfragen der Abg. Aschmoneit-Lücke wiederholt Herr Koch, daß sich die Perspektive SPNV 2010 ohne Berücksichtigung des Busses nicht umsetzen lassen. Zuviel müsse dabei aufeinander abgestellt werden. Schon die Umlaufpläne für den Buseinsatz vor Ort müßten geändert werden.

Zu der Frage, von welchem Fahrgastaufkommen an der Schienenverkehr Vorteile bringe, treffe die kürzlich veröffentlichte Untersuchung von Leuthardt "Bus oder Bahn in der Region?" Aussagen; danach sei bei einem Beförderungsaufkommen von 3.000 Personen pro Tag der Einsatz des Schienenverkehrs vorteilhafter.

Im weiteren Verlauf der Aussprache stellt Herr Koch auf Nachfragen des Abg. Döring klar, daß bei der Kostenberechnung auch die Fahrwegkosten Berücksichtigung fänden. Der Anteil des Busses am gesamten Straßenverkehr müsse dabei herausgerechnet werden; er schlage sich mit etwa 7.500 DM pro Jahr nieder. Im übrigen befürchteten die Omnibusunternehmen durch die Reaktivierung von Strecken nicht eine Konkurrenzsituation, da sie bei der Reaktivierung einer Strecke im Gegenzug wiederum Zubringerdienste zur Schiene übernehmen müßten. Seine Sorge liege vielmehr darin, daß die Reaktivierung extreme Finanzmittel - 1,5 bis 2 Millionen DM pro Kilometer - benötige und immense Folgekosten verursache und die dafür eingesetzten Mittel für andere Aufgaben nicht mehr zur Verfügung stünden.

Der Halbstundentakt auf bestimmten Strecken - so erläutert Herr Dietsche auf eine Nachfrage der Abg. Aschmoneit-Lücke - sei sicherlich nicht ohne finanziellen Mehraufwand zu realisieren; auf der anderen Seite biete das Konzept 2010 gerade die Möglichkeit, Prioritäten im Rahmen eines vorgegebenen Finanzkontingentes neu zu setzen. Aus seiner Sicht sei es durchaus denkbar, statt der Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll für den Schienenverkehr den Verkehr zwischen Kiel und Hamburg im Halbstundentakt abzuwickeln. Aus seiner Sicht böten der Halbstundentakt, akzeptable Tarifmodelle und gutes Zugmaterial eine Chance für den SPNV. Auf der Grundlage eines abgestimmten Gesamtkonzeptes ließe sich sehr viel exakter beurteilen und entscheiden, welche Schritte mit den vorhandenen Finanzmitteln in die Wege geleitet werden könnten. Isolierte Maßnahmen brächten demgegenüber keinen Nutzen.

Von Leasing des Zugmaterials im Rahmen der Selbstbeschaffung halte er - so betont Herr Dietsche - nichts. Diese Variante käme allenfalls in Betracht, "wenn es anders nicht gehe". Für den Fall, daß die Regionalbahn einen Verkehr mit vom Land geförderten Fahrzeugen realisieren würde, müßten die Konditionen für die Rückgabe der Fahrzeuge noch vereinbart werden. Wie im Busbereich müßte auch im Schienenbereich die Vertragsdauer bei mindestens acht Jahren liegen.

Auf die Frage des Abg. Kayenburg nach dem Break-Even-Point für die Regionalbahn antwortet Herr Dietsche, daß dafür exakte Fahrgastzahlen nicht gälten. Die genannte Zahl von 3.000 Fahrgästen pro Tag läge unter Fachleuten unbestritten in dem Bereich, in dem der Schienenverkehr kostengünstiger sei. Die Experten verträten die Meinung, daß bereits bei 1.600 Fahrgästen ernsthaft diskutiert werden könne, ob der Schiene der Vorzug vor dem Bus gegeben werden sollte. Mit zunehmenden Fahrgastzahlen verbessere sich die Prognose für den Schienenverkehr. Diese Verschiebung in Richtung niedrigerer Fahrgastzahlen liege sicherlich

in dem politischen Umfeld begründet, zum Teil aber auch darin, daß der Zugverkehr - einschließlich Bedienung und anderer Leistungen - billiger werde.

In der weiteren Aussprache bekräftigt Herr Dietsche für die DB ZugBus erneut auf Fragen des Abg. Döring, daß die Regionalbahn trotz aller vielfältigen Bemühungen in den vergangenen Jahren nicht vorankommen werde, solange das Zugmaterial nicht verbessert werde. Ein Unternehmen in der Größenordnung der Regionalbahn werde sich am Markt immer behaupten, so daß sich Fragen des Wettbewerbs relativierten. Auf jeden Fall führe der Wettbewerb aber unbestritten zu einer Belebung.

Herr Koch legt weiter dar, daß die Busunternehmen angesichts der Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in intensivem Kontakt mit der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände stünden, die ebenfalls die Auffassung verträten, daß die Umsetzung des Schienenkonzepts möglichst zeitgleich auch eine Anpassung des Bussystems und eine gemeinsame Finanzierungsregelung voraussetze. Die Busunternehmen allein könnten dies nicht leisten, sondern bedürften auch der politischen Unterstützung. Herr Dietsche ergänzt, daß für ein wirksames integrales Gesamtkonzept auch das Land als koordinierende Stelle in Erscheinung treten müsse. Die Kreise könnten in diesem Punkte nicht sich selbst überlassen bleiben.

Zu den von Busunternehmen bereits heute eingesetzten kleineren Einheiten, nach denen sich Abg. Aschmoneit-Lücke erkundigt, erläutert Herr Koch, daß im ländlichen Raum zu verkehrsschwachen Zeiten schon heute Taxen oder auch Mietwagen eingesetzt werden. In einigen Städten gebe es ein Anruf-Sammeltaxisystem; bei Bedarf führen Taxen von bestimmten Stellen aus die Fahrgäste vor die Haustür. Dieses System habe sich bewährt und erheblich zur Kostensenkung mit einer Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste beigetragen.

Herr Dietsche ergänzt, daß die Autokraft mehr als 50 Taxen angemietet habe und sie regelmäßig einsetze. Der gesamte ÖPNV auf Fehmarn sei inzwischen auf Taxen abgestellt. Ein weiteres Modell, das sich hervorragend bewährt habe und schon nach einem Jahr zu einer Kostensenkung geführt habe, sei der Bürgerbus in Sievershütten. Auf eine Nachfrage des Abg. Storjohann, der darauf verweist, daß seines Wissens die Ergebnisse dieses Bürgerbusses im laufenden Jahr signifikant schlechter geworden seien, sagt Herr Dietsche zu, dem Ausschuß die genauen Ergebniszahlen schriftlich nachzuliefern.

Nach den Worten der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, vermittele die gemeinsame schriftliche Stellungnahme den Eindruck, als wickelten die Busunternehmen den Schülerbeförderungsverkehr mit Verlust ab. Damit sei die Zunahme der Erstattungsbeträge des Landes von 50 Millionen DM im Vorjahr auf 58 Millionen DM nicht in Einklang zu bringen.

Herr Koch entgegnet, daß diese Diskrepanz auf einem Rechenfehler im Verkehrsministerium beruhe. Festgestellt werden müsse aber, daß der Hauptteil der Fahrgäste in der Fläche nicht die Frauen seien, wie vorher erklärt worden sei, sondern die Auszubildenden und Schüler, deren Anteil in bestimmten Regionen bis zu 75 % ausmache. Im wesentlichen sei der Busverkehr dort auf die Zeiten des Schulanfanges und Schulschlusses abgestellt. Wenn mit dem SPNV 2010 darüber hinaus angebotsorientierte Angebote gemacht werden sollten, dann müsse zwangsläufig aber auch der Busbereich umgestellt werden.

AKN Eisenbahn AG

Vorstand Kruszynski trägt die Vorstellungen, Ziele und Wünsche der AKN zur Perspektive "SPNV 2010" vor. Die Schwerpunkte seiner Ausführungen sind dem Umdruck 14/426 zu entnehmen.

Herr Kruszynski sagt dem Ausschuß eine schriftliche Stellungnahme zum Fahrgastaufkommen und die Vorlage der Kosten-Nutzen-Analyse für die Strecke Schnelsen - Quickborn zu.

Auf Fragen der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, und von Abg. Döring antwortet er, daß die Zusammenarbeit zwischen der DB AG und der AKN gut sei. Es gebe eine gemeinsame Arbeitsgruppe. Diese befasse sich zur Zeit mit dem Plan der AKN, das Schienennetz der DB AG künftig bis Altona zu befahren.

Für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen schlägt er ein Verfahren vor, das eine Bestandsgarantie für einen zumindest längeren Zeitraum vorsehen müsse. Danach könnten die Fahrzeuge vom Land zurückgekauft oder im Rahmen eines Finanzausgleichs an Folgeanbieter weitergegeben werden.

Abschließend geht Herr Kruszynski auf das mögliche Kostensenkungspotential bei der AKN ein. Man habe eine Projektgruppe eingerichtet, die prüfe, in welchen Bereichen Kosten

eingespart werden könnten, ohne daß damit schlechtere Leistungen verbunden wären. Man erwarte hier positive Ergebnisse.

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Schleswig-Holstein

Herr Hamann trägt die Stellungnahme für die Vereinigung der IHKs (Umdruck 14/421) sowie zu Teilaspekten die schriftlichen Ausführungen der IHK zu Lübeck (ebenfalls im Umdruck 14/421 enthalten) und der IHK zu Kiel (Umdruck 14/418) vor.

In der Diskussionsrunde erwidert Herr Hamann auf eine Frage von Abg. Aschmoneit-Lücke, daß man bezüglich der Frage einer Reaktivierung von Strecken und Haltepunkten in jedem Fall die Einführung eines Halb-Stunden-Taktes insgesamt für effektiver ansehe als eine Reaktivierung von Strecken; ausgenommen sei jedoch die Strecke Neumünster - Bad Segeberg. Die Priorität für die Gesamtwirtschaft liege naturgemäß im Güterverkehr. Beim Personenverkehr habe wiederum der Fernverkehr Vorrang. Eine dringende Notwendigkeit sehe man aber darin, den bestehenden Engpaß Elmshorn - Pinneberg zu beseitigen; in diesen Zusammenhang gehöre auch die Reaktivierung der Strecke Neumünster - Bad Segeberg.

Auf eine Frage von Abg. Döring führt Herr Hamann aus, daß die Vereinigung vor allzuviel Euphorie in der Frage warne, daß in einem Zwölf-Jahres-Zeitraum so viele Strecken reaktiviert werden könnten. Neben der Wiedereinrichtung dieser in der Vergangenheit stillgelegten Strecken müsse auch an die Betriebskosten in Millionenhöhe gedacht werden. Insgesamt sei die vorgelegte Perspektive ein gelungenes Gesamtkonzept, jedoch müsse man aufpassen, daß es nicht zu Verzettelungen komme. Selbstverständlich sei der Standortfaktor ÖPNV für die Wirtschaft des Landes von Bedeutung. Die IHKs bekenneten sich zur Schiene, aber der Vorteil der Schiene liege nun einmal im Fernverkehr.

Auf die Rahmenbedingungen in Nummer 4.7 der Perspektive, S. 69, von Abg. Storjohann angesprochen, unterstreicht Herr Hamann, daß Verteuerungen des Individualverkehrs (Erhöhung der PKW-Kosten) nicht begrüßt würden. Die Kammern hätten auch ein Bekenntnis zu Parkgebühren abgelegt, aber natürlich sei die Anzahl der Parkplätze gerade in Zentren nicht beliebig vermehrbar. Hierbei handele es sich um ein knappes Gut. Eine Parkraumbewirtschaftung gebe nur dann Sinn, wenn Alternativen aufgebaut würden, und hier vermisste man vor allen Dingen Maßnahmen wie den Park-and-Ride-Verkehr.

Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG

Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe e. V.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV - Landesgruppe Nord -

DB ZugBus - Regionalbahn und Autokraft -

Für die NVAG erläutert Herr Schütz die mit Umdruck 14/427 vorliegende Stellungnahme.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 16:20 Uhr.

gez. Schmitz-Hübsch
Vorsitzende

gez. Neil
Geschäfts- und Protokollführer