

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

16. Sitzung
am Donnerstag, dem 30. Januar 1997
im Sitzungszimmer des Landtages

Anhörung

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

Anwesende Abgeordnete

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)
Friedrich-Carl Wodarz (SPD)
Helmut Plüschau (SPD)
Bernd Schröder (SPD)
Uwe Eichelberg (CDU)
Silke Hars (CDU)
Peter Lehnert (CDU)
Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Vorsitzende
in Vertretung von Birgit Küstner

in Vertretung von Martin Kayenburg

Fehlende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (SPD)
Ulrike Rodust (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 Aigner	HVV Verkehrsverbund	Hamburger 14/430	4
Herr Dunkel	Deutscher Gewerkschaftsbund	14/431	4
Herr v. Rustowski			
Frau Zielke	Stadtwerke Lübeck	14/434	6
Herr Rudolf	Omnibusverkehrsgesellschaft DAHMETAL KG		6
Frau Salzmann-Tohsche	LAG der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten	14/435	7
Herr Kemnitz	PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein	14/409	8
Herr Inhofer			
Herr Gloe	VKP Verkehrsbetriebe Kreis Plön	14/402	8
Herr Scheiner			

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, eröffnet die Sitzung um 14:10 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

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

hier: **Anhörung**

Herr Aigner trägt den Inhalt der Stellungnahme des **Hamburger Verkehrsverbundes**, Umdruck 14/430, vor.

Dem schließen sich die Ausführungen von Herrn Dunkel für den **DGB Landesbezirk Nordmark** an (Umdruck 14/431).

Für die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands führt Herr v. Rustowski ergänzend aus, die Kosten- und Finanzierungsplanung sollte ausschließlich unter ökologischen und volkswirtschaftlichen Aspekten erfolgen. Stillgelegte Strecken und Bahnhöfe sollten stets in die Planung einbezogen werden. Durch Eilausschreibungen von Leistungen für einzelne Strecken befürchte man Verschlechterungen. Im Gegenteil müsse alles unternommen werden, Schienenverkehr betreibende Unternehmen in Schleswig-Holstein in einem Umlaufplan fahren zu lassen.

Auf eine Frage von Abg. Eichelberg äußert Herr Dunkel, um die Gesamtattraktivität von SPNV und ÖPNV zu steigern, müsse man hinsichtlich der Investitionen zu einem vernünftigen Finanzierungsschlüssel zwischen SPNV und ÖPNV, zu einem Gesamtfinanzierungskonzept kommen, gerade mit Blick auf die Metropolregion Hamburg. Zunächst müsse aber die Perspektive SPNV 2010 weiterentwickelt, sprich auf den Bereich des HVV ausgedehnt werden.

Herr Aigner teilt mit, man wolle Transparenz in der Finanzierung des ÖPNV; Schleswig-Holstein und Hamburg würden einen Gutachter mit der Erarbeitung eines neuen Einnahmeaufteilungsvertrages im Bedienungsgebiet des HVV beauftragen. Zwischen LVS und HVV bestehe eine enge Zusammenarbeit. Ein gemeinsamer Verbund und die Ausweitung des HVV-Gebietes in den Einzugsbereich der Metropolregion Hamburg sei in erster Linie ein tarifliches Problem.

Abg. Bernd Schröder spricht die Metropolregion Hamburg, das Bevölkerungswachstum im Hamburger Umland, das Regionale Entwicklungskonzept sowie die Kooperation von Bus und Bahn an und möchte die Erarbeitung und Umsetzung eines gemeinsamen, länderübergreifenden Verkehrskonzepts sichergestellt wissen.

Auch nach Auffassung von Herrn Aigner müssen das REK und die Entwicklung des ÖPNV Hand in Hand gehen. Der zur Zeit entwickelte Verbund-Nahverkehrsplan für Hamburg und seine Randkreise müsse mit dem Verkehrskonzept der LVS abgestimmt werden.

Herr Dunkel hebt zum einen die Vereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein über den HVV (neu) hervor, zum anderen unterstreicht er die Notwendigkeit, wegen des Bevölkerungswachstums in der Metropolregion Hamburg möglichst zügig zu einem

gemeinsamen Perspektivkonzept SPNV und ÖPNV zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zu kommen.

Abg. Plüschau unterstützt die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Uetersen - Tornesch.

Herr Aigner teilt mit, daß die Frage der Reaktivierung dieser Strecke auf seine Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit hin untersucht werde.

Die Vorsitzende fragt, welches Fahrgastaufkommen benötigt werde, um eine Strecke wirtschaftlich zu betreiben.

Herr Aigner möchte sich auf keine generelle Zahl festlegen, weil jede Strecke unterschiedliche (zusätzliche) Funktionen erfülle. Auf eine Frage von Abg. Hars teilt er mit, auf die erweiterten Ladenöffnungszeiten habe der HVV bereits im Vorfeld reagiert; von der verkehrlichen Seite her gebe es keine Schwierigkeiten. Eine Frage von Abg. Eichelberg beantwortet er dahin, mit der Verlängerung der Linie U 1 nach Großhansdorf werde man sich beschäftigen.

Auch Herr Wewers von der LVS warnt davor, für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer Strecke pauschal ein bestimmtes Fahrgastaufkommen zugrunde zu legen und quasi als generelle Zauberformel zu verwenden. Eine entsprechende Untersuchung von Herrn Leuthardt, Mitarbeiter der Daimler Benz AG, zur Frage "Bus- oder Bahn in der Region?" werde er dem Ausschuß wunschgemäß zuleiten.

Hansestadt Lübeck

Frau Zielke beschränkt sich darauf, folgende drei Wünsche der Hansestadt Lübeck zu nennen: Anschluß des Hochschulstadtteils, Verlegung des Bahnhofes Travemünde-Skandinavienkai und Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Puttgarden.

Herr Wewers teilt mit, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck (inclusive Bahnanschluß bis an den Lübecker Hafen) werde 200 Millionen DM kosten.

Omnibusverkehrsgesellschaft DAHMETAL KG

Herr Rudolf berichtet, sein Busunternehmen, das leistungsfähigen ÖPNV mit modernen Fahrzeugen im Raum Herzogtum Lauenburg und Stormarn anbiete und mit Lübeck und Hamburg in Tarifgemeinschaft verbunden sei, lebe zu 90 % von der Schülerbeförderung. Auf die neuen Ladenöffnungszeiten habe man spontan mit einem erweiterten Angebot reagiert, das bisher erstaunlich gut angenommen worden sei; zunehmende Probleme bereite allerdings die Differenzierung der Ladenöffnungszeiten. In der LVS-Perspektive fehle der Bus-ÖPNV: In Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Verkehrssysteme müsse man der Schiene bei großen Entfernungen, großen Geschwindigkeiten und großen Transportkapazitäten den Vorzug geben, ansonsten dürfe man die Förderung des Busses gerade in der Fläche nicht außer acht lassen. Bezüglich der Revitalisierung von Bahnstrecken habe er ein bißchen Bauchschmerzen, die Annahmen der LVS zur Kostensenkung und zum Fahrgastaufkommen seien angesichts der Bedeutung des Individualverkehrs, der einfach bequemer sei, unrealistisch.

Auf Fragen der Abgeordneten Eichelberg und Hars macht er deutlich, daß die Vertaktung eines schulorientierten Verkehrs wenig Sinn mache; der Verkauf von Zeitungen oder Brötchen im Bus sei wenig rentabel.

Auf Fragen von Abg. Aschmoneit-Lücke äußert er, eine Wettbewerbssituation zur Schiene sei in seinem Verkehrsbereich nicht gegeben; so ersetze beispielsweise der Bus auf der Strecke Ratzeburg - Mölln - Hamburg eine nicht vorhandene Bahnverbindung. Dem bargeldlosen Zahlungsverkehr komme - nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen - eine immer größere Bedeutung zu; ein optimales Scheck- oder Chipkartensystem sei jedoch noch nicht entwickelt worden.

Zu der Frage der Vorsitzenden, wie viele Fahrgäste benötigt würden, damit sich der Betrieb einer Strecke betriebswirtschaftlich rechne, kann auch Herr Rudolf keine generelle Aussage machen.

Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten

Frau Salzmann-Tohsche trägt den wesentlichen Inhalt der schriftlichen Stellungnahme der Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten zu der Perspektive SPNV 2010, Umdruck 14/435, vor. Die Landesarbeitsgemeinschaft begrüße eine Erweiterung des Angebots. Dabei müßten aber über eine Vertaktung der Strecken und eine bessere Anbindung des Busses an die Schiene hinaus die Strukturen des Landes im Auge behalten und besonders in den ländlichen Bereichen verstärkt alternative Angebote erwogen werden, um die dort derzeit für Frauen herrschenden Defizite zu mildern.

In der Aussprache bestätigt Frau Salzmann-Tohsche, daß eine bessere Beleuchtung auf Bahnhöfen oder an Haltepunkten das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen erhöhen könnte - möglicherweise mit Ausnahme von sehr isoliert gelegenen Haltepunkten, an denen man sich sonst wie auf dem Präsentierteller fühle -, ebenso aber auch mehr Begleitpersonal in den Zügen. Wichtig seien jedoch auch Telefonzellen an Bahnhöfen oder Haltepunkten, um notfalls schnell Kontakt mit anderen aufnehmen zu können.

Denkbar sei bei einem besseren Personennahverkehr auch - wie Abg. Aschmoneit-Lücke zu erwägen gibt -, daß im ländlichen Raum der Mann in der Familie mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahre und die Frau den Pkw für ihre vielfältigen Fahrten nutzen könne. Entscheidend sei aber die Praxis im Alltag, die diesem Modell bedauerlicherweise nicht entspreche.

Ferner deutet Frau Salzmann-Tohsche an, daß ein besserer Übergang vom Schienenverkehr zum Busverkehr im Zusammenhang mit einer sinnhaften Form der Beförderung von Schülerinnen und Schülern dazu führen könnte, daß sich Frauen nicht zusätzlich mit den Mängeln der Schülerbeförderung auseinandersetzen und Fahrgemeinschaften zu Schulen oder auch Kindergärten bilden müßten. Insofern seien zahlreiche Möglichkeiten der Entlastung in den Kommunen und auf örtlicher Ebene denkbar, die den Druck mindern und damit die Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr reduzieren könnten.

PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg

Die Stellungnahme von PRO BAHN, die den Ausschußmitgliedern mit Umdruck 14/409 vorliegt, wird von Herrn Inhofer erläutert.

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

GF Gloe und BL Scheiner tragen die Stellungnahme der VKP, Umdruck 14/402, vor. - In der Aussprache präzisiert zunächst GF Gloe zur Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand, daß die im SPNV 2010 bezüglich der Instandsetzung der Strecke geschätzten Investitionskosten von 15 Millionen DM aus Sicht der VKP realistischerweise mit 30 Millionen bis 50 Millionen DM zu veranschlagen seien.

Auf eine Frage von Abg. Eichelberg erwidert BL Scheiner, daß die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel - Schönberger Strand auf jeden Fall einen Attraktivitätssprung bedeuten würde; hierdurch wäre sicherlich neues Potential erschließbar. Das Beförderungsaufkommen auf dieser Strecke liege bei etwa 3000 Beförderungen täglich. Die Frequentierung der Strecke Neumünster - Ascheberg mache im Tagesdurchschnitt etwa 400 Personen aus.

GF Gloe bezeichnet - dies auf eine Frage von Abg. Aschmoneit-Lücke - die Vorstellung, daß das Stadtbahn-Konzept in Kiel schon in absehbarer Zeit verwirklicht werden könne, als unrealistisch. Er könne sich eine Realisierung dieses Konzeptes bis 2010 überhaupt nicht vorstellen. - Die Frage der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, nach dem Anteil der Schülerverkehre auf den Strecken Kiel - Schönberger Strand und Neumünster - Ascheberg beantwortet BL Scheiner dahin gehend, daß für die erste Strecke rund 25 % und für die zweite Strecke 40 bis 50 % anzugeben seien.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 17:00 Uhr.

gez. Schmitz-Hübsch
Vorsitzende

gez. Neil
Geschäfts- und Protokollführer