

<b>Teilnehmer</b>	Abgeordnete Herren Arp, Dr. Breyer, Vogel, Vogt Herren StS Dr. Nägele, Sörensen, Reestorff, MWVAT Frau Carstensen, Frau Coordes und Herren Schulze und Wewers, NAH.SH
<b>Datum</b>	30.11.2015
<b>Ort</b>	Schleswig-Holsteinischer Landtag, Raum 139

Herr Vogt begrüßt die Teilnehmer.

### 1. Vorbereitung Netz Ost II (Herr Schulze und Wewers)

Herr Wewers erinnert an die Diskussion im letzten verkehrspolitischen Beirat am 7.9.2015. Herr Schulze stellt die aktuellen Vorschläge der NAH.SH vor (Anlage).

Herr Vogel fragt, ob aus Sicht der NAH.SH die NOB Interesse am Verfahren haben wird und ob eine Durchbindung der Züge Kiel-Hamburg-Lübeck sinnvoll und möglich wäre.

Die NAH.SH führt aus, dass dies nicht klar beantwortet werden könne. Einerseits ist Transdev (Muttergesellschaft der NOB) in den letzten Monaten wieder aktiv als Bieter in deutschen SPNV-Vergaben aufgetreten, nachdem der geplante Verkauf der Gesellschaft aufgegeben wurde. Andererseits verfügt die NOB (noch) über ein großes Know-How bezüglich des Schleswig-Holsteinischen Verkehrsmarktes. Beides spräche für ein Interesse der NOB an dem Vergabeverfahren Netz Ost. Entscheidend für das Interesse der NOB an der Vergabe Netz Ost sei jedoch die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Vergabe und die konkrete Gestaltung der Vergabe durch das Land.

Inwieweit eine Durchbindung der Züge Kiel-Hamburg-Lübeck betrieblich sinnvoll sein könne, müsste aus Sicht der NAH.SH geprüft werden. Herr Dr. Nägele verwies auf die Möglichkeit, die Laufzeiten der Verkehrsverträge Netz Mitte und Netz Ost zu synchronisieren, um eine solche Zusammenführung umsetzen zu können.

Herr Vogel bittet um Auskunft, ob und wie die benötigten Fahrzeuge ausgeschrieben werden können und welche Zukunftsperspektiven für den Dieselantrieb zu sehen seien.

Die NAH.SH führt aus, dass der Dieselantrieb im Hinblick auf die lange Einsatzdauer der neu zu beschaffenden Fahrzeuge von bis zu 30 Jahren bewertet werden müsse. Die politischen Ziele zur Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Unsicherheiten über die langfristige Entwicklung der Kraftstoffpreise legen es nahe, Fahrzeuge zu beschaffen, die entweder bereits über modernere Antriebstechniken (z.B. Hybrid- oder Brennstoffzellen-Antrieb) verfügen oder im Laufe ihres Einsatzes auf solche umgestellt werden könnten. Dies erfordere jedoch vom heutigen Stand größere Schritte bei der Fahrzeugentwicklung durch die Fahrzeughersteller. Die zentrale Beschaffung einer größeren Stückzahl von Triebwagen für die Netze Ost und Nord durch das Land könnte hier entsprechende Anreize schaffen. Die NAH.SH prüft entsprechende Möglichkeiten im Rahmen der anstehenden Vergabe Netz Ost.

Herr Vogt nennt die Alpha-Variante für den Seehafen-Hinterland-Verkehr und fragt nach den Auswirkungen auf die Strecke Hamburg-Büchen.

Herr Dr. Nägele führt aus, dass die für den Ausbau von Schienenwegen in Niedersachsen entwickelte Alpha-Variante nicht mit dem Land Schleswig-Holstein abgestimmt ist. Aus Sicht von Schleswig-Holstein ist zu befürchten, dass die mit dem Konzept verbundenen zusätzlichen Güterverkehre zwischen Hamburg und Büchen den Nahverkehren stören könnten. Das Land Schleswig-Holstein wird seine Interessen in den weiteren Planungsprozess einbringen.

Dr. Breyer fragt nach den Kosten des LINT-Fahrzeuges, dem Einsatz von WLAN und Videoüberwachung.

Die NAH.SH führt aus, dass sich die Kosten eines LINT-Fahrzeuges aktuell auf ca. 4 Mio. € belaufen. Hinsichtlich WLAN schlägt die NAH.SH vor, eine entsprechende Ausstattung der Fahrzeuge im Netz Ost vorzugeben. Die Videoaufzeichnung könnte sich auf die den Großraum Hamburg berührenden Linien des elektrischen Netzes beschränken.

Dr. Nägele kündigt abschließend ein Konzept des Landes für die Ausschreibung Netz Ost an.

## 2. Bürgerbus

Frau Carstensen führt aus, dass sich in den vergangenen Monaten immer mehr Regionen, Kommunen, Vereine und Institutionen mit dem Thema „Mobilität“ befasst haben. Dies sei grundsätzlich zu begrüßen. Nicht immer ist jedoch sichergestellt, dass bei der Entscheidung über eine mögliche Ergänzung von Mobilitätsdienstleistungen das vorhandene ÖPNV-Angebot vorab geprüft wurde. Oftmals ist das vorhandene Angebot nicht oder nicht ausreichend bekannt. Auch ist nicht bekannt, welche Möglichkeiten bestehen, das vorhandene Angebot anzupassen. Eine wesentliche Aufgabe der NAH.SH GmbH besteht somit darin, die jeweiligen Akteure zusammenzubringen und die Konzepte mit geeigneten Schwerpunkten zu verknüpfen. Ziel ist es, neue Mobilitätsangebote so zu konzipieren, dass sie das vorhandene ÖPNV-Angebot möglichst sinnvoll ergänzen. Potentiale werden vor allem in Konzepten zur „Letzten Meile“ und zum Tourismus gesehen.

Anschließend stellt Sie die aktuellen Entwicklungen zu Bürgerbussen in Schleswig-Holstein vor (Anlage).

Herr Vogt fragt nach der Versicherung der Fahrgäste und ob aus Sicht der NAH.SH in Zukunft deutlich mehr Bürgerbusse sinnvoll bzw. zu erwarten sind. Frau Carstensen weist darauf hin, dass auch aus organisatorischen Gründen eine Zusammenarbeit zwischen Bürgerbusverein und ÖPNV-Unternehmen sinnvoll ist. Um die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu erfüllen, treten in der Regel die Verkehrsunternehmen für die Bürgerbusvereine als Konzessionsinhaber auf und gewährleisten somit die fachliche Aufsicht. Dies bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen zum Beispiel dafür Sorge tragen müssen, dass Fahrer die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Linienverkehr („kleiner P-Schein“) besitzen und dass die Ausrüstung und die Beschaffenheit der Fahrzeuge geeignet sind. Ob in Zukunft wesentlich mehr Bürgerbusse zu erwarten sind, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Ob sich ein Verein gründet hängt im Wesentlichen von den individuellen Situationen vor Ort ab (vorhandenes Mobilitätsangebot, Motivation der Bürger, etc.).

Herr Vogel hat den Eindruck, dass Schleswig-Holstein bei dem Thema nicht fortschrittlich sei und bittet am Beispiel Bad Malente um Auskunft, wie hoch die Nachfrage nach Bürgerbussen sei.

In Schleswig Holstein gibt es aktuell drei Bürgerbusvereine mit laufendem Betrieb und zwei in Gründung befindliche. Frau Carstensen führt aus, dass sich die zeitliche und räumliche Entstehung von ehrenamtlichen Bottom-Up Initiativen nicht planen lässt. Herr Wewers fügt ein, dass in Nordrhein-Westfalen in den 1980er Einbindungsstrukturen geschaffen worden sind und damit der Bestand von 120 Vereinen zu erklären sei. Frau Carstensen stellt dar, dass Bürgerbusse eine Möglichkeit darstellen können, Mobilitätslücken auch zukünftig zu schließen. Es könnte jedoch nicht mit einer Entwicklung gerechnet werden, die flächenhaft eine ausreichende Verkehrsleistung ehrenamtlich erbringt. Auch die Entwicklung bürgerschaftlichen Engagements im Zeichen von gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen bliebe zu beobachten.

Am Beispiel Bad Malente macht Frau Carstensen deutlich, dass Bürgerbusverkehre eine kleinräumliche Erschließungsfunktion haben. Sie können zudem das bestehende Verkehrsangebot

zeitlich verdichten. Der zuständige Aufgabenträger begleite den Verein auch in der Planung des Verkehrsangebots.

Dr. Breyer schlägt eine direkte Förderung durch das Land vor und fragt nach einer Einordnung des aktuell im Land auftretenden Beraterumfelds.

Hierzu führen Frau Carstensen und Frau Coordes aus, dass mit Blick auf das Ziel (Bürgerbusleistungen sollten das vorhandene ÖPNV-Angebot ergänzen) die Entscheidungs- und Planungskompetenz beim jeweiligen Aufgabenträger liegt. Auch ob und in welcher Höhe dieser die Einführung von Bürgerbussen ggf. durch die Gewährung von Fördermitteln unterstützen möchte, ist die Entscheidung des Aufgabenträgers. Aktuell erarbeite ein Aufgabenträger gerade eine Förderrichtlinie. Die NAH.SH unterstützt den Dialog und könnte sich ggf. vorstellen, eine landesweite Empfehlung für regionale Förderrichtlinien zu erarbeiten.

Es ist zu beobachten, dass auch Berater in der Vielzahl der (oftmals aus Bundesmitteln geförderten) Mobilitätsprojekte ein Betätigungsfeld gefunden haben. Einige zeichnen sich dadurch aus, dass sie für Lösungen außerhalb PBefG werben. Hier ist aus Sicht der NAH.SH Vorsicht geboten, denn die Einhaltung des PBefG ist ein Garant dafür, dass Bürgerbusverkehre mit einer entsprechenden Qualität und Absicherung erbracht werden.

Herr Sörensen verweist auf die Möglichkeiten der Kreise, Bürgerbusse im Rahmen der Finanzierungsverordnung zu fördern.

### 3. Aktuelle Themen

Herr Vogt bittet um Auskunft zum Stand der Regionalisierungsmittel.

Herr Sörensen erklärt, dass der BMVI eine Rechtsverordnung erlassen werde, die noch in diesem Jahr dem Bundesrat zur Abstimmung vorgelegt werden solle.

Herr Vogt bedankt sich für die Vorträge und die Diskussion und schließt die Sitzung.



Bernhard Wewers, den 30.11.2015

Der nächste Termin findet statt am: Montag, den 21.03.2016 von 14:00 – 16:00 Uhr.

Weitere Termine sind vorgesehen am: Montag, den 20.06.2016 und am Montag, den 31.10.2016 jeweils von 14:00 – 16:00 Uhr.

Anlage:

Folien der heutigen Sitzung