

## Grüne fordern eine Abstimmung der Bahn- und Busfahrpläne und der Schulzeiten

Nr. 138.01 / 16.05.2001

Die Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat eine große Anfrage zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse nun vorliegen. Dazu erklärt der Fraktionsvorsitzende **Karl-Martin Hentschel**:

94 Unternehmen - davon 34 Kleinunternehmen mit unter sechs Fahrzeugen, 60 Unternehmen mit mehr als sechs Fahrzeugen führen den öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein durch. Darunter sind 82 private Unternehmen, acht kommunale oder gemischt-wirtschaftliche Unternehmen und vier Eisenbahnunternehmen (ohne DB-AG). Diese Unternehmen hatten 1999 zusammen 5.644 Beschäftigte, das sind gegenüber 1995 ein Plus von 200 Arbeitsplätzen.

1995 - es gibt leider keine aktuelleren Zahlen - wurden 15 Prozent der Personenkilometer mit dem ÖPNV abgewickelt, davon macht der Schienenverkehr neun Prozent aus. Das Angebot im Schienenverkehr wurde seit 1996 um 13,5 Prozent erweitert und führte zu einer Fahrgastzunahme von 18 Prozent.

Der ÖPNV steht in den kommenden Jahren vor tiefgreifenden Veränderungen, mit denen zum Teil schon begonnen wurde, deren größerer Teil aber noch vor uns liegt. Grundlage dieser Veränderungen ist der Koalitionsvertrag, in dem diese Maßnahmen vereinbart wurden.

Die wichtigsten Veränderungen sind

- Die Einführung des integralen Taktfahrplans für alle Verkehre auf Schiene, Straße und Wasser in Schleswig-Holstein.
- Die Einführung des Wettbewerbs auf Schiene und Straße.
- Die Modernisierung und der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Die Ausweitung des Hamburger Verkehrs-Verbundes (HVV).
- Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems in Hamburg und Schleswig-Holstein.

## **Der integrale Taktfahrplan und seine Konsequenzen**

Eine der wichtigsten Konsequenzen ergeben sich aus der zweiten Stufe des integralen Taktfahrplans. Diese Revolution des Fahrplans für Schleswig-Holstein soll Ende 2002 stattfinden. Sie umfasst mehr Taktknoten, bessere Ost-West-Verbindungen, bessere Abstimmung mit dem Fernverkehr und vor allem auch mit dem Busverkehr.

Dann sollen die wichtigsten Umsteigebahnhöfe wie Kiel, Lübeck, Neumünster, Heide, Husum, Flensburg so vertaktet werden, dass in jedem Bahnhof die Züge möglichst zeitgleich ankommen und abfahren und so ein direktes Umsteigen gewährleistet wird. Das bringt häufig Fahrzeitverbesserungen von über einer halben Stunde mit sich.

Mit dieser Umstellung wird ein festes Fahrplanraster mindestens für die kommenden zehn Jahre erreicht. Damit wird dann auch die Möglichkeit geschaffen, die Busfahrpläne im ganzen Land besser auf den Schienenverkehr abzustimmen und auch untereinander zu vertakten.

Dies ist in den Städten, in denen die Busse tagsüber in Frequenzen von zehn bis 20 Minuten fahren, ein geringeres Problem. Aber auf dem flachen Land, mit Taktzeiten des Busverkehrs von einer Stunde, teilweise auch zwei Stunden, aber auch in den Städten an den Abenden und Wochenenden, bedeutet dies einen großen Abstimmungsaufwand. Hier haben sich die Fahrplankonferenzen bewährt, die die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsträgern durchführt.

## **Eine Neuabstimmung des ÖPNV mit den Schulen ist erforderlich**

Mit der Abstimmung des Bus- und Zugabfahrtzeiten aufeinander stellt sich aber auch das Problem der Abstimmung mit den Schulzeiten. Denn in weiten Teilen des Landes ist der Schulverkehr in den Linienbusverkehr integriert, aber es gibt auch einen beträchtlichen Teil der Schüler, insbesondere an Berufsschulen und Gymnasien, die mit dem Zug zur Schule fahren.

Das Land hat keinen direkten Einfluss auf die Schulzeiten - es gibt lediglich eine allgemeine Empfehlung aus dem Jahre 1984. Nach dem Schulgesetz sollen die Stundenpläne der Schulen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des ÖPNV abgestimmt werden. Die Festlegung der Unterrichtszeiten erfolgt durch die Schulkonferenz und die Festlegung der Fahrzeiten der Busse durch die Träger der Schülerbeförderung, in der Regel also die Schulträger oder die Kreise.

Aus diesen Gründen ist es dringend erforderlich, dass frühzeitig eine Abstimmung zwischen Schulen, Trägern des ÖPNV und dem Land stattfindet. Deshalb ist es erforderlich, dass das Verkehrsministerium mit der LVS und in Abstimmung mit dem Bildungsministerium frühzeitig eine Informationskampagne durchführt. Da die Abstimmungsprozesse in

den Schulen sehr zeitaufwendig sind, sollten jetzt schon Informationen an die Schulen gegeben werden. Die Schulen müssen frühzeitig in die Abstimmungen über die neuen Fahrpläne mit einbezogen werden. Wir setzen uns also dafür ein, dass eine abgestimmte Kommunikationsstrategie erfolgt.

### **Sitzplatzproblem in den Schulbussen**

Ein immer wieder diskutiertes Thema ist die Situation in den Schulbussen. Häufig wird gefordert, dass alle Schüler einen Anspruch auf einen Sitzplatz haben sollten. Da der Schülerverkehr größtenteils in den ÖPNV eingegliedert sind, ist dies schwierig umzusetzen. Insbesondere auf dem flachen Land beträgt der Schülerverkehr bis zu 80 Prozent des ÖPNV und viele Busse stehen für den Rest des Tages dann still. Ein gesetzlicher Anspruch auf einen Sitzplatz gibt es nur bei Kleinbussen.

Wir schlagen deshalb vor, durch eine Entzerrung der Verkehre zu volle Schulbusse weitgehend zu vermeiden. Dies kann sowohl durch gestaffelte Anfangszeiten von unterschiedlichen Schulen oder Jahrgängen einer Schule wie auch durch eine bessere Abstimmung mit dem Berufsverkehr gelingen. Auch der Einsatz von Sammeltaxis in dünnbesiedelten Regionen als Ergänzung oder als Zulieferverkehr zu den Bussen kann dazu führen, dass Engpässe vermieden werden und dass die Busse nur noch kürzere Strecken fahren müssen und so die Umlaufgeschwindigkeit verbessert wird.

### **Ausweitung des HVV und die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems in Hamburg und Schleswig-Holstein**

Eine weitere große Veränderung in den kommenden Jahren wird die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für Hamburg und Schleswig-Holstein sein. Die wichtigsten Schritte auf diesem Weg sind die Erweiterung des Einzugsbereiches des HVV im kommenden Jahr und die Einführung des landesweiten Tarifkonzeptes, an dem die LVS bereits mit Hochdruck arbeitet. Dies soll Ende 2002 zunächst in den Pilotregionen Kiel und Lübeck eingeführt werden.

Die Ausweitung des HVV ist ebenfalls für 2002 geplant. Die heutigen Grenzen stammen aus dem Jahre 1965. Heute überqueren 50.000 PendlerInnen die HVV-Grenze - ein deutliches Indiz dafür, dass der HVV den Pendlerraum Hamburg längst nicht mehr abdeckt.

Bereits 1996 wurde der HVV in eine gemeinsame GmbH von Hamburg, Schleswig-Holstein und den vier Randkreisen umgewandelt und damit die Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung geschaffen. Der neue HVV soll nun die Kreise Pinneberg und Stormarn vollständig und große Teile der Kreise Segeberg und Lauenburg umfassen.

Wir setzen uns dafür ein, dass ein gemeinsamer Tarifraum Hamburg-Schleswig-Holstein entsteht, der von einer gemeinsamen Verkehrsmanagementgesellschaft organisiert wird. Als nächster Schritt dahin sollen der HVV-Tarif und der landesweite Tarif für Schleswig-Holstein möglichst bald durch Übergangstarife verbunden werden.

## **Einführung des Wettbewerbs auf Schiene und Straße**

Nachdem die Bundesregierung mit der Reorganisation der Bundesbahn zur DB-AG schon die Voraussetzungen für den Wettbewerb auf der Schiene geschaffen hat, steht dies im Busverkehr noch bevor. Im Jahr 2000 hat die Europäische Kommission eine Verordnung vorgeschlagen, die die Dienstleistungsfreiheit im Bereich des ÖPNV herstellen soll. Eine Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums und der Länder unterstützt das Ziel eines Wettbewerbes, hat aber noch Kritik, weil sie die Übergangszeiten nicht ausreichend, die Vertragszeiten von fünf Jahren für zu kurz und den Verbundcharakter des ÖPNV zu wenig berücksichtigt sieht.

Mit dem Wettbewerb werden sowohl Kosteneinsparungen durch Synergien bei Fahrzeugkauf, Wartung und Personaleinsatz wie auch Qualitätsverbesserungen erreicht.

Die kleinen Busunternehmen in Schleswig-Holstein befürchten, auch aufgrund von Erfahrungen in Schweden und Großbritannien, dass es zu einer Konzentration im ÖPNV kommt und dass Aufträge an große ausländische Konzerne wie den französischen Mischkonzern VIVENDI gehen werden. Bislang gehört nur die Nordostseebahn (NOB) dem französischen VIVENDI-Konzern und hat einen Marktanteil von 11 Prozent im Schienenverkehr.

Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass die einheimischen Firmen eine faire Chance bekommen und Zeit erhalten, um durch Zusammenarbeit und durch Rationalisierungen wettbewerbsfähig zu werden. Für den Busverkehr hat die Bundesregierung Leitlinien für eine Übergangslösung bis zum Wettbewerb herausgegeben. Darin schlägt sie den Aufgabenträgern vor:

- Den Unternehmen mehrjährige Übergangsfristen - in der Regel fünf Jahre - zu gewähren.
- Zielvereinbarungen über Ausgestaltung und Qualität des Angebots abzuschließen.
- Sinnvolle Teilnetze zu bilden, die Laufzeit der Konzessionen zu synchronisieren, damit Teilnetze insgesamt ausgeschrieben werden können.
- Die Herstellung der Kostentransparenz, um die Kalkulation zu erleichtern.

Wir unterstützen auch die Forderung der Gewerkschaft ÖTV, die Löhne und Gehälter an einheitliche Tarife zu binden. Es ist zu prüfen, ob dies durch ein entsprechendes Gesetz

geregelt werden kann. Dies ist zur Zeit Gegenstand eines Verfahrens vor dem Bundesverfassungsgericht, das die Landesregierung abwarten will.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden bisher 23 Prozent der Leistungen vom Land ausgeschrieben. Im Busverkehr wurde lediglich der ÖPNV in Itzehoe ausgeschrieben. In allen Fällen sind die Ausschreibungen mit umfangreichen Pflichtenkatalogen für die Qualität, Sicherheit und Pünktlichkeit verbunden. Abweichungen sind mit Malus-/Bonusregelungen verbunden.

Die bisherigen Erfahrungen mit Ausschreibungen haben zu Qualitätsverbesserungen und auch zu deutlichen Einsparungen geführt. Allein im SPNV haben die Ausschreibungen Kosten von ungefähr 12 Mio. DM eingespart. Wir setzen uns dafür ein, dass in einem gestuften Verfahren schrittweise alle Verkehre in Schleswig-Holstein ausgeschrieben werden, deshalb begrüßen wir, dass die Landesregierung sich zum Ziel gesetzt hat, bis 2008 alle Schienenverkehre auszuschreiben.

## **Modernisierung und der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

In den vergangenen Jahren sind zahlreiche Verbesserungen ins Auge gefasst worden, die zum Teil schon umgesetzt werden, zum Teil in den kommenden Jahren realisiert werden sollen:

- Marketing: Das Land plant eine landesweite Imagekampagne für den ÖPNV als Gesamtsystem.
- Mehr Angebote: Insbesondere im Schienenverkehr soll das Angebot ausgeweitet werden durch zusätzliche Züge, besonders im Pendlerverkehr und in den Abendstunden. Wir setzen uns dafür ein, dass weitere Bahnhöfe wieder geöffnet und Strecken in Betrieb genommen werden (bislang Neumünster-Segeberg und Niebüll-Tondern).
- Bahnhofsprogramm: Durch das gemeinsame Investitionsprogramm mit der DB Station&Service über 12,5 Mio. DM, davon 7,5 Mio. DM vom Land, sollen sowohl die Bahnhöfe wie auch das Bahnhofsumfeld attraktiver und kundenfreundlicher gestaltet werden.
- Sanierung und Ausbau der Strecken: Nachdem über Jahrzehnte außer der Elektrifizierung nach Kiel und Flensburg nichts mehr geschehen ist, wurden nun zum ersten Mal zahlreiche Schienenbaumaßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 angemeldet. Außerdem wurden durch den Bund Mittel bereit gestellt, um die zahlreichen Langsamfahrstellen endlich zu reparieren.
- Qualitätsverbesserungen: Einsatz moderner Fahrzeuge, Erhöhung der Geschwindigkeit, verbindliche Vereinbarungen zur Sauberkeit, bessere Schulung des Personals, um mehr Kundenfreundlichkeit und bessere Informationen zu gewährleisten.

\*\*\*