

Verkehrspolitischer Beirat der LVS

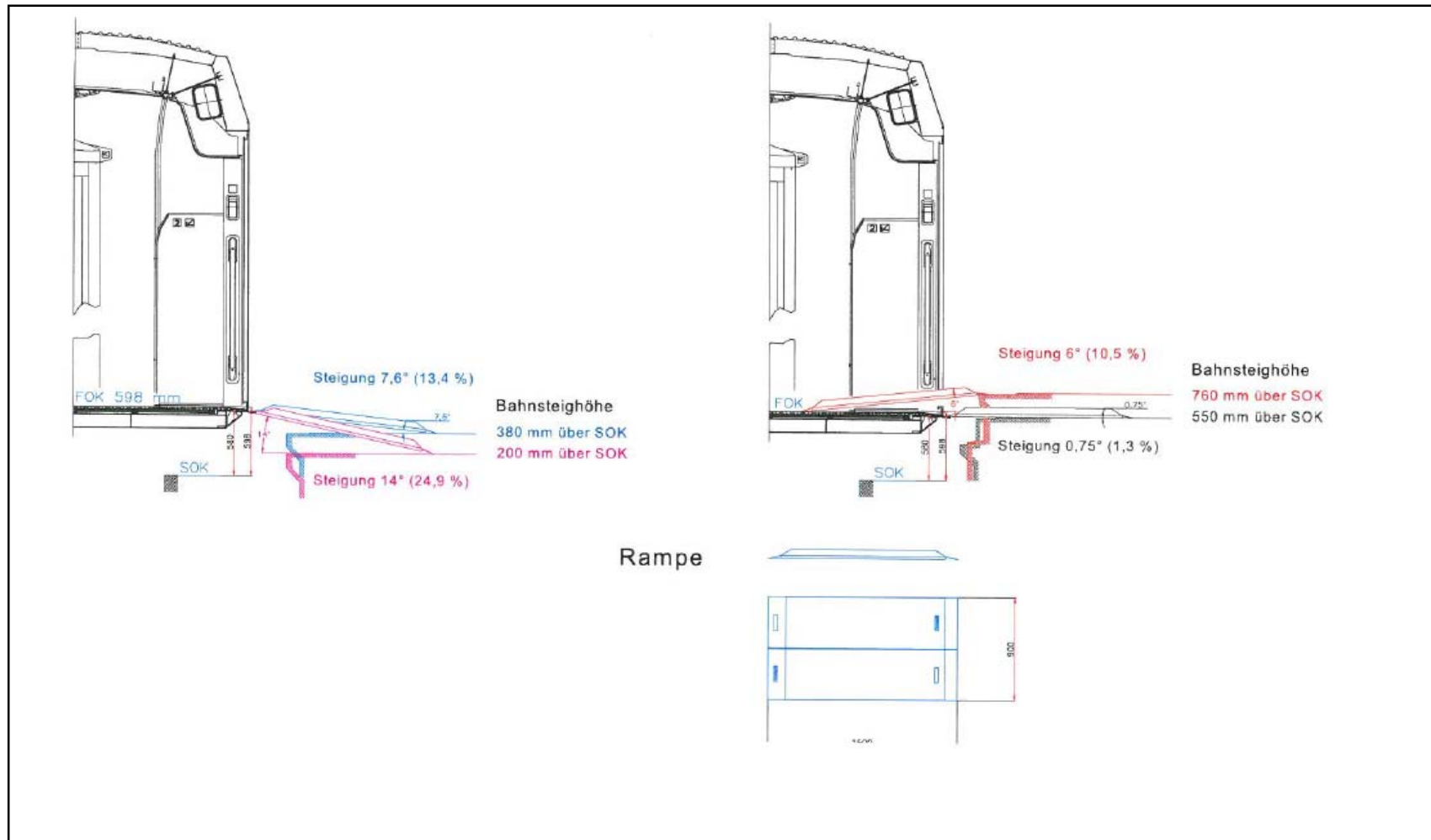
1. Barrierefreiheit in Vergabeverfahren
2. Infrastrukturausbau
3. Netz West
4. Stand LNVP
5. Aktuelle Themen (Videoaufzeichnung, WLAN, Semesterticket)

1. Barrierefreiheit



1. Barrierefreiheit

Übergang zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug



1. Barrierefreiheit

Doppelstockwagen von Bombardier – Inneneinrichtung Steuerwagen



1. Barrierefreiheit



Beispiel Netz Mitte: Ergebnisse der Beteiligung der anerkannten Behindertenverbände

- Für Neufahrzeuge gelten die EU-Vorgaben nach TSI-PRM „Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen“
- Zwei Gespräche, zu denen alle anerkannten Behindertenverbände eingeladen wurden.
- Es wurden Details hinsichtlich der Fahrzeuge vereinbart, die über die TSI-PRM hinaus gehen und überwiegend den Anforderungen des Bundeskompetenzzentrums für Barrierefreiheit entsprechen.

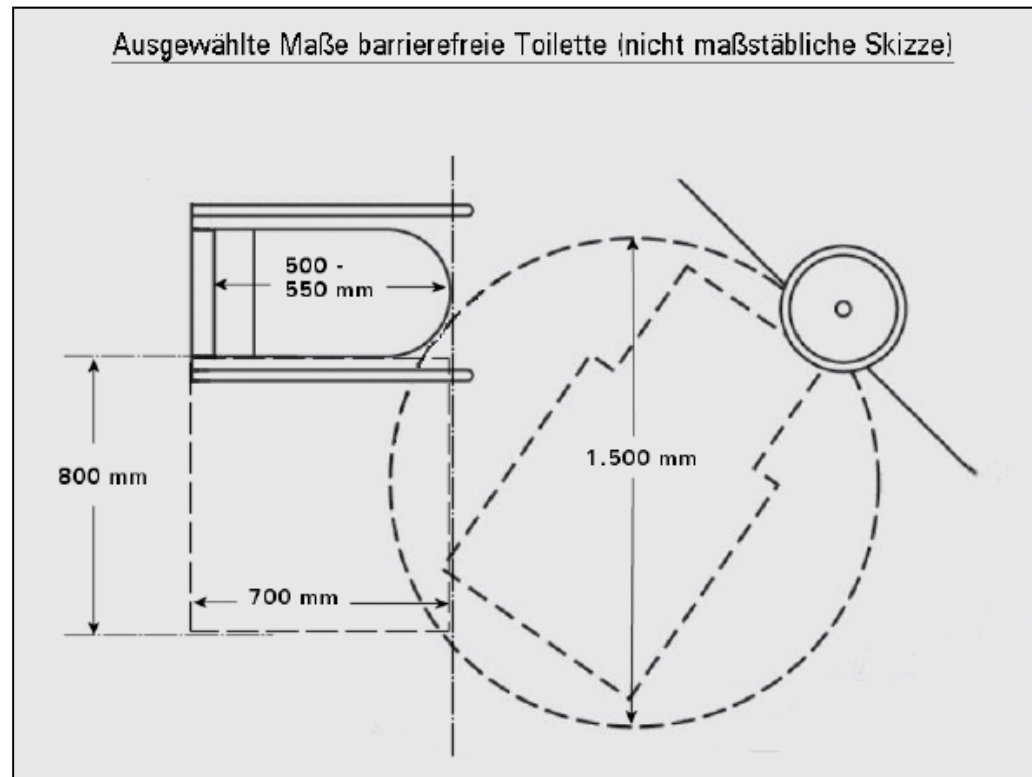
Prüfung der über die TSI-PRM hinausgehenden Anforderungen:

- Traglast Rampe/Hublift 350 kg anstatt 300 kg
- Sitzplätze für Schwerbehinderte: Mindestsitzhöhe 45cm anstatt 43cm, mit Armlehnen ausgestattet
- **Mindestens 3 Rollstuhlplätze**
- Rollstuhlplatz: Gut erreichbarer Notruf in 85cm Höhe und in 50cm Abstand zur Innenwanddecke



Prüfung der über die TSI-PRM hinausgehenden Anforderungen:

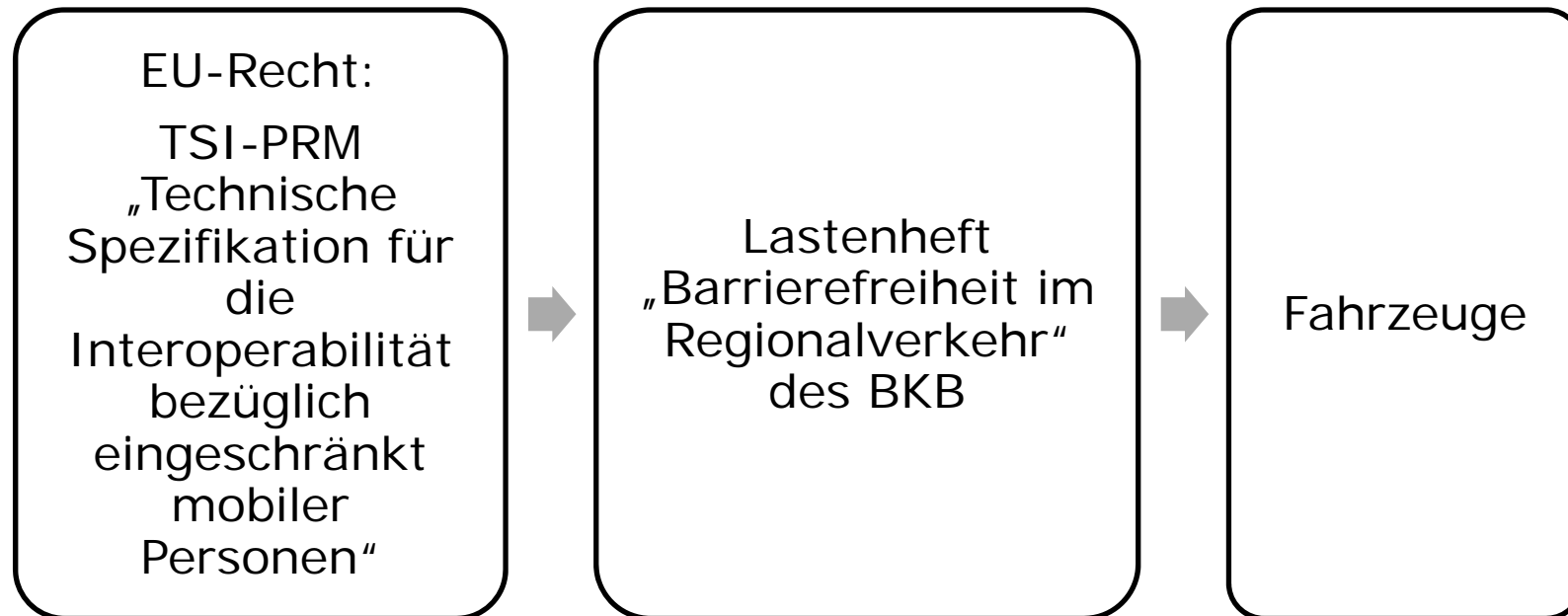
- Behinderten-WC:
„BKB-Toilette“
Haltegriffe, die über den vorderen Rand des WC-Beckens hinausgehen
- Akustische und optische Information (im Störfall) findet über Fahrzeug – und Qualitätsanforderungen im Verkehrsvertrag Berücksichtigung



Aktuell:

- Erstes Gespräch mit den anerkannten Behindertenverbänden zu Netz West am 11.06.2013. Die LVS hat den Auftrag bekommen, ob und in welchem Umfang die vom Bundeskompetenzzentrum für Barrierefreiheit entwickelten Anforderungen zum barrierefreien Regionalverkehr berücksichtigt werden können.
- Laut Beschluss vom 06./7. April 2011 bittet die Verkehrsministerkonferenz bezüglich der Anforderungen aus dem Lastenheft des Bundeskompetenzzentrums für Barrierefreiheit **„die Aufgabenträger des SPNV, die Synopse zur Kenntnis zu nehmen und im Hinblick auf eine Standardisierung mit den Herstellern von SPNV-Fahrzeugen zu erörtern. Dabei sollen die Anforderungen des BKB-Lastenheftes bei Vergabeverfahren soweit wie möglich berücksichtigt werden.“**

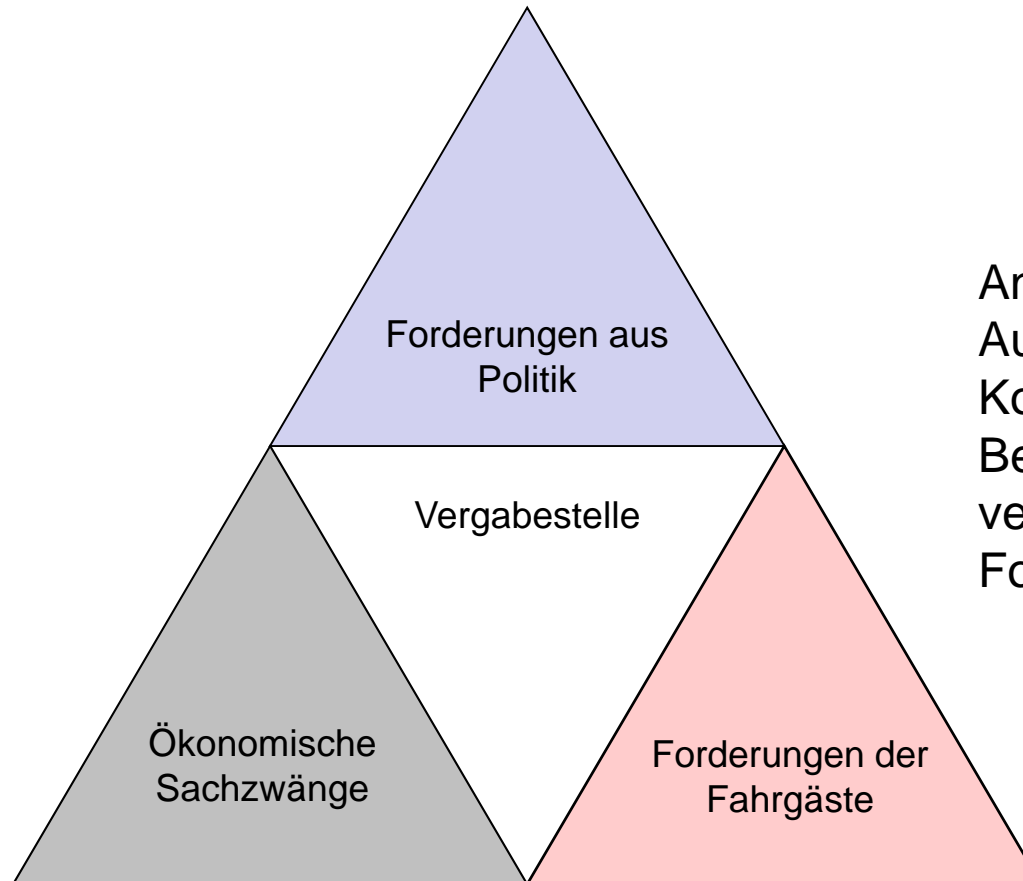
- Die LVS hat Stellungnahmen zu den verschiedenen Einzelanforderungen aus dem Lastenheft des Bundeskompetenzzentrums für Barrierefreiheit bei Fahrzeugherstellern erfragt (Stadler/Bombardier/Alstom).
- Es liegen uns drei sehr unterschiedliche Antworten vor.



Stadler: „**Das maßgebende Gesetzeswerk unserer Branche ist die TSI PRM. Als Fahrzeughersteller müssen wir die Vorgaben daraus zwingend erfüllen, da sonst keine Zulassung unserer Fahrzeuge möglich ist.** Mit diesem geltenden Recht verbunden sind in der Regel aufwändige Prüf- und Nachweisverfahren. Im Sinne wirtschaftlicher und technisch ausgereifter Fahrzeuge ist eine (auch von Aufgabenträgerseite bislang gewünschte) Standardisierung sinnvoll und notwendig. **Das bedeutet, dass alle über die TSI PRM hinausgehenden Anforderungen technisch, kommerziell und im Hinblick auf ihre zeitlichen Auswirkungen auf den Konstruktions-, Produktions- und Zulassungsprozess vorab zu bewerten sind.** In der Vergangenheit wurden die Vorstellungen der Aufgabenträger regelmäßig zwischen VDB und BAG-SPNV besprochen und auf ihre Umsetzbarkeit hin bewertet. Die Ergebnisse wurden in die „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren für Mitglieder der BAG-SPNV“ gefasst. Ein solches branchenweites gemeinsames Vorgehen der Fahrzeughersteller über den VDB ist aus unserer Sicht auch in diesem Fall das zielführende Vorgehen.“

Fazit der Befragung der Fahrzeughersteller:

- Eine komplette Berücksichtigung der Anforderungen des Bundeskompetenzzentrums für Barrierefreiheit über die Vergabeverfahren im SPNV ist erst dann möglich, wenn die Fahrzeugindustrie, anerkannte Behindertenverbände und Aufgabenträger sich bundesweit über die Standards geeinigt haben.
- Würden die gesamten Anforderungen jetzt als Voraussetzung in die Vergabeverfahren für SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein mit einfließen, wird es wohl keine Bieter geben, die ein wirtschaftlich akzeptables Angebot vorlegen werden.



Anforderungen in Ausschreibungen sind ein Kompromiss unter Berücksichtigung verschiedener Wünsche, Forderungen und Sachzwänge

Weiteres Vorgehen:

- Die LVS hat das Bundeskompetenzzentrum für Barrierefreiheit um ein kurzfristiges Gespräch gebeten. Ein Treffen ist im Februar 2014 möglich.
- Zwei Themen:
 - Kurzfristiger Umgang mit dem Vergabeverfahren Netz West
 - Vorgehen bei den nächsten Ausschreibungen (Netz Ost)

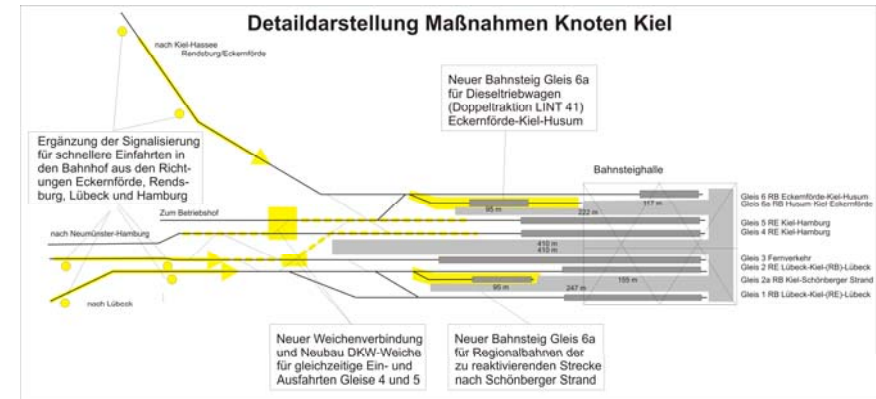
Netz West:

- Mit der Vergabe der Fahrzeugbereitstellung für das Netz West wird die Verfügbarkeit von modernen barrierefreien Reisezugwagen (Baujahr 2005/2006) für die Jahre 2015-2034 zu günstigen Konditionen gesichert.
- Diese Altfahrzeuge verfügen über einen relativ hohen Komfort auch im Bereich Barrierefreiheit, auch wenn sie nicht den aktuellen Anforderungen der TSI-PRM und den BKB-Standards entsprechen.
- Es gibt Überlegungen zu einzelnen Überarbeitungen der Fahrzeuginnenausstattung auch im Hinblick auf die mobilitätseingeschränkte Reisende. Die anerkannten Behindertenverbände wurden hierzu bereits gehört, eine weitere Beteiligungsrunde ist nach dem Gespräch mit dem Bundeskompetenzzentrum für Barrierefreiheit geplant.

Aktuelle Infrastrukturprojekte

- Knoten Kiel
- Kurzfristig in Umsetzung befindliche oder mögliche Streckenreaktivierungen
- Ausbau Kiel-Lübeck
- S 4 / S 21
- Bahnhofsmaßnahmen

Vortrag vertagt



3. Netz West

Produkte:

- Express HH Altona – Westerland
- Bahn Itzehoe – Heide

Fahrplan:

- Stundentakt für beide Produkte
- HVZ-Verdichter Niebüll - Westerland
- Angebotsausweitung im Sommer (Kapazitäten und Fahrten)

Angebotsumfang 2012:

ca. 4,0 Mio. Zug-km

Betreiber 2005-2015:

Nord-Ostsee-Bahn GmbH

Netzlänge: 238 km; 19 Stationen



Geplante Verbesserungen:

- Beschleunigung Westerland/Heide – Hamburg-Altona
- Neuausrichtung Pendelzug Heide – Itzehoe
=> deutlich verbesserte Anschlüsse Richtung Husum/Westerland und HH Hbf
- Durchsagen in friesischer Sprache

Mögliche Verbesserungen Fahrzeuge

- z.B. Videoaufzeichnung, WLAN, Monitore für Echtzeitinformationen, Mobilfunkverstärker, Tische => werden gefordert soweit mit vertretbaren Kosten herstellbar (Prüfung LVS vor Start des Vergabeverfahrens)

Optionale Verbesserungen - abhängig von Ausschreibungsergebnis (€):

- Sprinterzüge Westerland– Hamburg an Mo-Fr;
- Sylter Strandexpress an Sa+So
- 3 zusätzliche Direktverbindungen Meldorf / St. Michaelisdonn / Burg – Hamburg
- Option Anbindung Brunsbüttel mit Bahn oder Schnellbus
- Option Halt in Glückstadt und Vaale

3. Netz West Teil 2

Fahrplan Glückstadt - Hamburg ab Dezember 2014

Richtung Hamburg

	NBE	NBE	NBE	NOB	NBE	NBE	NOB	NBE	NBE	NOB	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	
Glückstadt	4:27	5:11	5:27	5:45	6:11	6:27	6:45	7:11	7:27	7:45	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:27	22:27	23:27	0:27
Hamburg-Altona	5:06		6:06	6:20		7:06	7:20		8:06	8:20														22:06	23:06	0:06	1:06
Hamburg Hbf	-	5:54	-	-	6:54	-	-	7:54	-	-	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	-	-	-	-

Richtung Glückstadt

	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NBE	NOB	NBE	NOB	NBE	NOB	NBE	NBE	NBE
Hamburg Hbf	-	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	-	15:06	-	16:06	-	17:06	-	18:06	19:06	20:06	-	21:06	-	-	-	-	-	-
Hamburg-Altona	5:15										14:55		15:55		16:55		17:55				20:40		21:40	21:55	22:40	22:55	23:55	0:55
Glückstadt	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:31	15:50	16:31	16:50	17:31	17:50	18:31	18:50	19:50	20:50	21:13	21:50	22:13	22:32	23:13	23:32	0:32	1:32

Nachbestellungen

Mögliche Fahrplanverbesserungen

(Optionen, abhängig von Ausschreibungsergebnis, Stand Dezember 2013):

Morgens 1 Sprinterzug Westerland – Hamburg

Fahrzeit 2 Stunden 34
Minuten

	Mo - Fr	Sa + So	Sa + So
Westerland	6:52	16:52	17:52
Niebüll	7:31	17:31	18:31
Husum	7:56	17:56	18:56
Hamburg- Altona	9:26	19:26	20:26

Sylter-Strand-Express

Zwei Sprinterzugpaare
Hamburg – Westerland an
Sommerwochenenden

Fahrzeit ca. 2 Stunden 30
Minuten

	Sa + So	Sa + So	
Hamburg- Altona	7:34	8:34	
Husum	9:02	10:02	
Niebüll	9:28	10:28	
Westerland	10:05	11:05	

Mögliche Fahrplanverbesserungen

(Optionen, abhängig von Ausschreibungsergebnis, Stand Dezember 2013):

Morgens 3 statt 2 direkte Verbindungen
(Husum –) Meldorf –
St. Michaelisdonn –
Burg – HH Altona

	Mo - Fr	Mo - Fr	Mo - Fr
Meldorf	4:59	5:59	6:28 (neu)
St. Michaelisdonn	5:08	6:08	6:37 (neu)
Burg	5:16	6:16	6:45 (neu)
Hamburg-Altona	6:19	7:19	7:49 (neu)

Nachmittags 2 neue direkte Verbindungen
HH Altona – Burg –
St. Michaelisdonn –
Meldorf (– Husum).

	Fr	Mo - Fr	Mo - Do
Hamburg-Altona	16:09 (neu)	17:09 (neu)	18:09 (neu)
Burg	17:14 (neu)	18:14 (neu)	19:14 (neu)
St. Michaelisdonn	17:22 (neu)	18:22 (neu)	19:22 (neu)
Meldorf	17:31 (neu)	18:31 (neu)	19:31 (neu)

Zeitplan:

Vergabe Teil 1 am 9.1.2014

Ausschreibung Teil 2 (Verkehrsleistung) soll vor den Sommerferien starten.

Dauer des Verfahrens voraussichtlich bis Frühjahr 2015

- Diskussion der Eckwerte
- Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Bekanntmachung
- Angebotserstellung
- Angebotsauswertung
- Empfehlung LVS an MWVAT
- Entscheidung Ausschüsse des Landtages
- Zuschlag

Vsl. Dezember 2015 Betriebsstart

Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren startete Anfang Oktober und ist seit November abgeschlossen.

Beteiligt wurden die lt. ÖPNVG SH genannten Institutionen wie Verbände, VUs, Aufgabenträger etc. (über 90 Institutionen).

Kritik am Beteiligungszeitraum (6 Wochen) und vereinzelt zum technischen Verfahren.

Ca. 50 Institutionen haben eine Stellungnahme abgegeben, darunter angeschriebene aber auch „nachgeordnete“.

Vereinzelte Stellungnahmen auch von Privatpersonen.

Stellungnehmer haben sich überwiegend intensiv mit dem Plan auseinandergesetzt.

Auszuwerten sind 400 Teildatensätze (Anmerkungen bzw. Stellungnahmen zu einzelnen Punkten).

Grobauswertung der Stellungnahmen

Lob und Tadel gleichermaßen

- Lob u. a. zu
diversen Maßnahmen,
Ansatz zum „Mobilitätsplan“,
Idee „Plus 50 Prozent“
- Tadel u. a. zu
diversen Maßnahmen,
fehlende Aussagen zur Finanzierung „Plus 50 Prozent“,
zu pauschale Aussagen zum Busverkehr,
zu oberflächlich, was die übrigen Verkehrsmittel, -träger angeht

Auswertung, Einarbeitung, Überarbeitung, neues Design in den nächsten Wochen.

Zeitplan

Die Auswertung der Stellungnahmen inkl. Beantwortung sowie inhaltliche und gestalterische Überarbeitung wird einige Wochen in Anspruch nehmen.

Ziel ist es, den LNVP im März im Kabinett zu verabschieden.

Videoaufzeichnung in Nahverkehrszügen

- Ziel: Erleichterte Aufklärung von Delikten, erhöhte subjektive Sicherheit.
- In den Verfahren Netz Nord und Netz Mitte gefordert – ohne Verringerung der Begleitquote.
- 100%-Begleitquote kostet 7 bis 9 Millionen Euro mehr pro Jahr.
- Fahrgäste wünschen Videoaufzeichnungen (Ergebnis QMS-Befragung. Ähnlich: Allianz pro Schiene, Pro Bahn)
- Für Netz West auch aufgrund der vermutlich hohen Nachrüstkosten nicht sinnvoll.
- Vor allem im Verkehr von und nach Hamburg, aber auch künftig grundsätzlich sinnvoll.

WLAN im Nahverkehr

- In den neuen Zügen im Netz Mitte sorgen so genannte Repeater für einen verbesserten Mobilfunkempfang. Für die Bombardier-Twindexx war dazu sogar eine Umkonstruktion der „Steuerwagen“ nötig.
- In Hamburg hat das Busunternehmen VHH im Jahr 2013 ein Pilotprojekt mit kostenlosem WLAN gestartet. Die VHH bewerten das Projekt als erfolgreich, das Angebot wird aber weder bei den VHH noch im HVV ausgeweitet.
- Im November fand eine Messfahrt auf der Marschbahn statt, bei der das Unternehmen Nomad Digital gemeinsam mit LVS und NOB die Netzabdeckung und Übertragungsraten ermittelt hat. Der Bericht zur Messung soll demnächst vorliegen.
- Zu entscheiden ist, welche Vorgaben bei der Ausschreibung Netz West sinnvoll sind. Gegenwärtig ermittelt ein Gutachter im Auftrag der LVS den möglichen Aufwand der nachträglichen Ausstattung der Fahrzeuge.

Semesterticket

- Ein Landesweites Semesterticket war bisher wegen der Kosten nicht umsetzbar.
- Die Verkehrsunternehmen haben zuletzt 2010 Kosten berechnen lassen, dabei wurden Beiträge von bis zu 300 Euro pro Semester ermittelt. Das war für die Asten nicht akzeptabel.
- Gegenwärtig ist ein Studenten-Ticket für obligatorische Praktika in der Diskussion.
- Generell ist zu klären, welche Mindereinnahmen entstehen und wer diese ausgleichen kann.

Ziel der LVS: In diesem Jahr mit den Verkehrsunternehmen erneut über die Kosten/Mindereinnahmen diskutieren und Lösungsmöglichkeiten ausloten.

www.nah.sh



Zu zweit kannste

im Bus ganz romantisch Händchen halten und dabei 

sparen.


www.nah.sh/kleingruppenkarte



www.nah.sh



Zu viert kannste

 *im Zug über die Jungs reden und dabei*

sparen.

www.nah.sh/kleingruppenkarte

