

Betreff: **Protokoll der Fahrgastbeirat-Sitzung am 07.05.2014 in Siegen**

Teilnehmer:

- Fahrgastbeirat:
 - 15 Teilnehmer (siehe separate Teilnehmerliste)

- Entschuldigt:
 - Frau Elvira Schmengler
 - Herr Jürgen Weiskirch
 - Herr Norbert Wagener

- Gast:
 - Frau Beatrix Kaschel, Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verteiler: Teilnehmer, Entschuldigte Personen

Ergebnis:

Beginn der Sitzung: 16:00 Uhr
Ende der Sitzung: 18:20 Uhr

• **TOP 1: Begrüßung und Tagesordnung**

Herr Maiworm begrüßt die Anwesenden zur heutigen Sitzung des VGWS-Fahrgastbeirates. Als Gast hat er die Rechtsanwältin Frau Kaschel von der Schlichtungsstelle Nahverkehr eingeladen.

Die Protokollführung für die heutige Runde übernehmen die Herren Degen (VWS) und Padt (ZWS)

Zur Sitzung wurde form- und fristgerecht eingeladen, Sitzungsunterlagen wurden nicht versendet.

Von Seiten der anwesenden Teilnehmer werden keine weiteren Änderungen oder Ergänzungen zur Tagesordnung gewünscht. Die vorgelegte Tagesordnung 07.05.2014 ist damit genehmigt.

In der Vorstellung ihrer Tätigkeit führt Frau Kaschel von der Schlichtungsstelle Nahverkehr mit Sitz in Düsseldorf aus, dass die Schlichtungsstelle vergleichbar einer Verbraucherzentrale in Streitfällen zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen vermittelt. 99% der Eingaben an die Schlichtungsstelle kommen von Fahrgästen. Die Einschaltung der Schlichtungsstelle erfolgt in der Regel, nachdem eine Ansprache des Fahrgastes an das Verkehrsunternehmen erfolgt und von Seiten des Verkehrsunternehmens eine aus Sicht des Fahrgastes unzureichende Antwort eingegangen ist.

- **TOP 2: Protokoll der Sitzung vom 06. November 2013**

Von Seiten der anwesenden Teilnehmer werden keine Änderungen oder Ergänzungen zum Protokoll vom 06.11.2013 benannt. Das Protokoll vom 06.11.2013 ist damit genehmigt und wird auf der VGWS-Internetseite eingestellt.

- **TOP 3: Sachstand VGWS-SchülerTicket**

Zum Beginn des Schuljahres 2014/15 erhalten alle rund 43.000 Schüler der Grundschulen, Haupt- und Sekundarschulen, Realschulen, Gesamtschulen und Gymnasien sowie der Förderschulen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe ein SchülerTicket, gültig im VGWS-Binnennetz. Herr Padt berichtet, dass der ZWS im Auftrag der beiden Kreise ein Flatrate-Ticket konzipiert hat, das die Schüler erhalten, die ihren Erstwohnsitz und die Schule im VGWS-Binnennetz haben. Da alle Schüler, die bezugsberechtigt sind, ein solches Ticket erhalten, wird vom SchülerTicket im Solidarmodell gesprochen. Neu daran ist auch, dass für dieses SchülerTicket keine Elternanteile mehr erhoben werden. Die Kostenübernahme der Elternanteile erfolgt durch die beiden Kreise auf Basis von Beschlussfassungen im Kreis Olpe am 17.03. und im Kreis Siegen-Wittgenstein am 28.04. Die Umsetzung geschieht in einer Stufenkonzeption, abgestimmt mit den VGWS-Partnerunternehmen.

1. Stufe im August 2014 mit Verteilung an rund 43.000 Schüler der Grundschulen und weiterführenden Schulen, mit Ausnahme der Berufskollegs. Für die Berufskollegs erfolgt noch eine Verifizierung der Verkehrsmengen.

1a Zwischenstufe im Februar 2015 mit Ausgabe an rund 3.000 Berufskolleg-Schüler unter Einbeziehung der Ergebnisse einer Befragung der Berufskolleg-Schüler. Die Auswertung der Befragung wird Ende Juni 2014 erwartet.

2. Stufe mit Ausgabe an rund 13.000 Azubis und alle übrigen Berufskolleg-Schüler soll spätestens zum Schuljahr 2015/16 erfolgen.

Der Fahrberechtigungs nachweis wird im Scheckkartenformat ausgegeben. Die vorgefertigten Tickets gehen klassenweise sortiert an die Schulen. Zwischen den Schulträgern der Schulen und den Verkehrsunternehmen werden bis zur Sommerpause Vereinbarungen getroffen. BRS und VWS werden auf die Schulträger zukommen. Zwischen Schulträgern und ZWS laufen derzeit vorbereitende Gespräche zur organisatorischen Abwicklung. Auf Nachfrage zum Sachstandsbericht führt Herr Padt weiter aus, dass mit Einführung des SchülerTicket die beiden Kreise auch aktive Familienpolitik machen, indem die Eltern von den Eigenanteilen freigestellt werden. Es ist zu beachten, dass im VGWS-Gebiet bis 2030 20% der Schüler und auch 50% der sozialversicherungspflichtigen Bürger im Kreis Olpe verloren gehen. Ziel für die Auszubildenden ist es, eine vergleichbare Flatrate-Fahrkarte auszugeben, wie auch die Studenten mit dem SemesterTicket eine haben.

Herr Schindler lobt die einzigartige Initiative und fragt nach, wie der logistische Aufwand zur Ausgabe der Tickets organisiert wird. Herr Degen antwortet, dass die Organisation von Seiten BRS und VWS erfolgt.

Herr Rohleder sieht mit der Einführung des SchülerTickets große Probleme im Fahrbetrieb kommen. Insbesondere die Busse auf den Rückfahrten werden überfüllt sein, weil Schüler, die bisher zu Fuß gegangen sind, mit dem Bus fahren und

damit Schülern, die auf den Bus angewiesen sind, den Platz wegnehmen. Herr Frank und Herr Degen erläutern, dass die Konzeption des SchülerTickets auf die Freizeitnutzung ausgerichtet ist und die Beförderung weiter mit den bestehenden Kapazitäten erfolgen wird. Das Sozialverhalten der Schüler wird zu Beginn des neuen Schuljahres durch BRS und VWS kontrolliert werden.

Abschließend führt Herr Maiworm aus, dass er die Idee des SchülerTickets gut findet und das vorgestellte SchülerTicket eine richtige Reaktion auf den demografischen Wandel und eine Werbung für den ÖPNV darstellt. Frau Müller lobt die entstehende Freizügigkeit in der Mobilität der Schüler und hält das SchülerTicket für einen wichtigen Impuls für die Region.

• TOP 4: Sachstand Westfalentarif

Herr Padt stellt anhand eines Folienvortrages (siehe Anlage 1), den die Projektgruppe Westfalentarif in der ZWS-Verbandsversammlung am 02.04.2014 gehalten hat, den aktuellen Sachstand zur Entwicklung des Westfalentarifs vor. In diesem Rahmen verweist er auf die am Verfahren beteiligten Partner und stellt den zukünftigen Bereich des Westfalentarifs dar. Desweiteren erläutert Herr Padt die Zielsetzung, die Rahmenbedingungen und das Tarifmodell, das von insgesamt 12 Preisstufen ausgeht. Diese Preisstufen wurden aus den bisherigen Tarifen der Verkehrsgemeinschaften und dem NRW-Tarif entwickelt. Dazu ist es auch notwendig, diverse Übergangsregelungen in den Westfalentarif zu integrieren. Für den Raum der VGWS sind dies u.a. VRM (nach Rheinland-Pfalz) und RMV (nach Hessen). Anhand von einigen Beispielen erläutert Herr Padt die zukünftige Tarifierung im Vergleich zum heutigen Tarifangebot. So benötigt man zukünftig in der Direktverbindung von Siegen nach Meschede nur noch ein Ticket, heute sind es zwei. Die Relation Siegen – Köln und Siegen – Essen werden weiterhin im NRW-Tarif abgebildet.

Es wird im Westfalentarif jedoch keine Anerkennung der BahnCard geben; eine Anerkennung der BahnCard bedeutet für die Fahrgäste vom Grundsatz höhere Fahrpreise, wobei allerdings auch die Begrenzung auf 12 Preisstufen und die damit einhergehende Deckelung der Preise zu berücksichtigen ist. Mit der Einführung des Westfalentarifs vsl. im Jahr 2016 wird das bekannte VGWS-Logo durch ein neues Logo „Westfalentarif“ in Herzform ersetzt. Herr Padt geht davon aus, dass die Kosten der Umfirmierung an den Haltestellen, Aushangfahrplänen etc. durch den Veranlasser getragen werden..

Herr Burk stellt die Frage „Werden die Massen in Westfalen reisen und den Westfalentarif nutzen? Nach seiner Einschätzung geht der Westfalentarif an den Bedürfnissen vorbei. Fahrgäste in der Region Siegen haben mehr den Wunsch nach einer preisgünstigen Beförderung nach Köln.

Aufgrund der Lage in Westfalen ist der Nutzen für Fahrgäste aus der Region Siegen geringer als für Fahrgäste aus der Region Münster. Herr Padt erläutert die Verkehrsbeziehungen im VGWS-Gebiet. 90% der Nutzer von Bus&Bahn sind im Binnenverkehr der VGWS unterwegs, 3% fahren nach Hessen (RMV und NVV), weitere 3% nach Rheinland-Pfalz (VRM), rund 1,5% Richtung Hagen (zukünftig Westfalentarif) und 2,5% Richtung Köln (weiter NRW-Tarif). Es entsteht eine Diskussion zur ÖV-Finanzierung. Herr Damerius sieht in der Einführung des Westfalentarif einen Reflex auf Mängel im ÖPNV und die Einstellung „Nö, da fahr ich lie-

ber Auto“. Aus seiner Sicht muss das solidarische Interesse gestärkt werden, Bus&Bahn statt Pkw zu nutzen – „Nur wer muss, fährt Bus“. Herr Schindler sieht die Berechtigung bei der Preisbildung, auch eine betriebswirtschaftliche Betrachtung einzubeziehen.

- **TOP 5: Menschen mit eingeschränkter Mobilität im ÖSPV – Szenarien und Lösungsmodelle**

Die Einführung in das Hauptthema der heutigen Sitzung übernimmt Herr Maiworm. Er führt aus, dass diverse Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität im ÖPNV unterwegs sind – Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen, ältere bewegungseingeschränkte Bürger oder Fahrgäste mit größeren Mengen an Gepäck. Der Busfahrer ist in seinen Unterstützungsmöglichkeiten zum Teil eingeschränkt, weil Fahrgäste im Bus keine Zeit bei der Fahrt im Bus verlieren möchten (Anschlussverbindungen), Verkehrsunternehmen als Arbeitgeber des Busfahrers den Schutz der Einnahmen vor Diebstahl oder die Einhaltung des Fahrplans fordern, mit der Konsequenz, dass Busfahrer nicht bereit sind, den Fahrerarbeitsplatz zu verlassen. Dazu kommt auch die Technik: Welcher Bustyp wird eingesetzt (Niederflurbus mit oder ohne Rampe oder Hochbodenbus)? Wie ist die Haltestelle ausgebaut (mit oder ohne Buskapstein mit einer Höhe von 16 bis 18 cm)?

Daraus ergeben sich Härtefälle auf Busfahrten von Betroffenen, die sich damit an den Fahrgastbeirat wenden. So konnte ein Busfahrer einem Rollstuhlfahrer mit Faltrollstuhl und seiner Frau, die beide schwerbehindert sind, keine Hilfe anbieten und auf der Fahrt nicht mitnehmen. Die fehlende Hilfeleistung wird vom Busfahrer mit schlechten Erfahrungen begründet. Was können die Beteiligten tun, um die Situation von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu verbessern? Reicht eine Sensibilisierung der Busfahrer aus, um die Motivation zu erhöhen, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste immer mitzunehmen?

Dazu richtet Herr Maiworm die Frage an Frau Kaschel, ob in einer solchen Situation stehen gelassene Fahrgäste einen Anspruch auf Mobilitätsgarantie haben, ob also eine Ersatzbeförderung auf Kosten des Verkehrsunternehmens in Anspruch genommen werden kann.

Frau Kaschel führt aus, dass der Anspruch auf Mobilitätsgarantie nur vorgesehen ist bei einer Abfahrtsverspätung und wenn keine ÖPNV-Fahrtalternative besteht. Der betroffene Fahrgast muss zunächst immer in Vorleistung treten (meist Bezahlen der Taxi-Rechnung). Die Mobilitätsgarantie bezieht sich nicht auf eine Mitnahmeverpflichtung. Zwar besteht das Recht auf Beförderung nach PBefG, jedoch sind hier Grenzen gesetzt über die Möglichkeit in den Bus einzusteigen. Der Fahrgast kann nicht davon ausgehen, dass der Busfahrer ihm hilft. Der Busfahrer hat das Hausrecht im Bus und muss Fahrgäste zurückweisen, wenn der Bus voll besetzt ist. Er kann aber keinen Fahrgast zwingen, auszusteigen, damit eine mobilitätseingeschränkte Person noch mitfahren kann. Der Fahrgast muss selbst dafür sorgen, dass er zusteigen kann. Allgemein handelt es sich hier meist um Einzelfälle und daher sind auch Einzelfalllösungen zu finden. Die bestehende Mobilitätsgarantie (siehe Anlage 2 zu diesem Protokoll) kann in einem solchen Einzelfall nur als Ansatz für einen Kostenausgleich dienen. In einem solchen Einzelfall ist immer die Kulanz des Verkehrsunternehmens gefragt.

Den Einführungsvortrag von Herrn Maiworm bestätigt Herr Damerius. In Mitteilungen an ihn in seiner Funktion als Behindertenbeauftragter verweisen die Betroffene

nen meist auf die Beförderungspflicht. In persönlichen Gesprächen mit dem Fahrpersonal bekommt er häufig die Aussage zu hören „Ich darf meinen Führerstand nicht verlassen“ und seitens des Fahrpersonals wird auch die mangelnde Unterstützung durch die jeweilige Geschäftsführung beklagt.

Auf die Frage, wie häufig eine Nichtmitnahme von mobilitätseingeschränkten Personen erfolgt, antwortet Herr Degen, dass bei der VWS ca. 2 bis 3 Eingaben im Jahr erfolgen, mindestens 1 davon beinhaltet eine Nichtmitnahme im vollen Bus während der Hauptverkehrszeit. Herr Frank führt aus, dass bei der BRS wegen der überwiegenden Beförderung im Überlandverkehr gegen null gehen. Herr Degen erläutert weiter, dass es bei der VWS keine Dienstanweisung gibt, dass mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht geholfen werden darf. In den Schulungen der VWS ist häufig herauszuhören, dass die persönlichen Erfahrungen des Fahrpersonals die Hilfsbereitschaft grundlegend beeinflussen.

Herr Damerius schildert ein Beispiel aus dem Hochsauerlandkreis. Nach Auskunft eines Busfahrers hilft dieser erst dem mobilitätseingeschränkten Fahrgast in den Bus bis zum Sitzplatz, anschließend bringt er z.B. den Rollator in den Bus. Für Herrn Damerius ergibt sich aus dem unterschiedlichen Verhalten die Frage, wo der rechtlich relevante Bereich beginnt. Zur Einschätzung dieser Frage könnte die Schlichtungsstelle Nahverkehr beitragen.

Aufgrund der geringen Anzahl von Fällen im Jahr bringt Herr Maiworm einen Lösungsvorschlag ein: Kann eine Ersatzbeförderung von Betroffenen, zumeist Rollstuhlfahrer, durch Taxi organisiert und die Kosten vom Verkehrsunternehmen getragen werden? Herr Degen erklärt sich bereit, die mögliche Organisation einer Ersatzbeförderung zu untersuchen. Die Erreichbarkeit und Einsatzmöglichkeit des Unternehmens für die Ersatzbeförderung muss gewährleistet sein und auch geeignete Fahrzeuge zur Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen vorhanden sein. AWO und DRK wären für Herrn Degen erste Ansprechpartner. Die Angefragten sollten nach Möglichkeit auch eine Kostenschätzung angeben. Die Chancen einer Realisierung hält er in einem zentralen Ort wie Siegen für größer als in ländlich geprägten Kommunen.

Frau Kaschel kennt keine bereits realisierten Lösungsansätze dieser Art und dass ein Projekt dieser Art Pilotcharakter in NRW hätte.

Herr Degen ergänzt, dass mit Blick auf die infolge Demografie älter werdende Gesellschaft, auch in Sieger- und Sauerland, über die VGWS eine Konzeption für Mobilitätseingeschränkte und Ältere in Form von Mobilitätstrainings entwickelt werden sollte. Hierfür gibt es bereits Beispiele und Veranstaltungen, u.a. durchgeführt in Bad Kreuznach vom Verkehrsunternehmen Rhenus Veniro, die mit dem Unternehmen Martin Becker einen Firmensitz im benachbarten Altenkirchen haben. Die Unternehmen können Fahr- und Begleitpersonal mit der Realität der Betroffenen konfrontieren und u.a. ein Training mit einem Alterssimulations-Anzug und Rollator anbieten. Effektiv sind solche Schulungen mit etwa 15 – 20 Fahrern pro Termin.

Herr Dr. Bach sieht zu diesem Thema die Verkehrsunternehmen in der Bringschuld. Herr Damerius empfiehlt, den Blick auch auf die Beteiligten zu richten. Bei älteren Bürgern müssen bestehende Ängste vor einer ÖPNV-Nutzung abgebaut werden. Daneben sind auch die Sorgen des Fahrpersonals aufzunehmen (z.B. Druck des Fahrpersonals bei Verspätungen), um eine Offenheit des Fahrpersonals gegenüber den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erreichen.

Dazu richtet Herr Maiworm auch den Blick auf die Infrastruktur. Neben den Hochbodenfahrzeugen ohne Sondernutzungsflächen können Beschaffenheit und Ausstattung der Haltestellen eine Einstiegshürde sein. Er beobachtet regelmäßig die Anfahrt der Busse an Haltestellen und stellt fest, dass durch den Abstand zwischen Bürgersteig und Buskante Einstiegshürden entstehen.

Auf Basis der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates wird zu diesem Thema in der nächsten Sitzung über den aktuellen Sachstand berichtet.

- **TOP 6: Thema der nächsten Sitzung**

Als Schwerpunktthema der nächsten Sitzung im Oktober 2014 hat Herr Maiworm die Nutzergruppe Pendler im Blick.

Weiter soll ein Bericht über die ersten Monate nach Einführung des SchülerTickets erfolgen.

Als weiteres Thema soll das Angebot von Fernbusverbindungen in Siegen besprochen werden. Dazu übergibt Herr Burk an Herrn Maiworm einen Vergleich Bahn – Bus für die Relationen Siegen – Frankfurt, Siegen – Dortmund und Siegen – Köln, das als Anlage 3 diesem Protokoll beigefügt ist.

- **TOP 7: Termine 2015**

Die Sitzungen des Fahrgastbeirat im Jahr 2015 sollen im April und Oktober stattfinden, in Abhängigkeit der Raumbelastung im Kreishaus Siegen. Als Terminvorschläge sind die Termine 22.04 oder 29.04. bzw. 21.10 oder 28.10.2015 vorgesehen. Herr Padt wird für diese Termine die erneute Nutzung des Raums 1317 im Kreishaus Siegen prüfen. Eine terminliche Festlegung soll anschließend erfolgen.

- **TOP 8: Verschiedenes**

Zur bevorstehenden Veranstaltung KulturPur wird die Anfrage gestellt, ob auch ein Spätzug für die Besucher eingesetzt werden kann. Herr Padt erläutert, dass ein Spätzug in früheren Jahren bereits eingesetzt wurde, aber wegen geringer Nachfrage wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen war. Zusätzlich kann sich bei einer solchen Konzertveranstaltung das Veranstaltungsende im Interesse der Besucher nach hinten verschieben. Hierauf kann mit dem Einsatz von Bussen flexibel reagiert werden.

Herr Damerius spricht das neue Fahrgastinformationssystem an der Haltestelle Siegen Kölner Tor und die Durchsagen an dieser Haltestelle an. Er weist auf Mängel hin und fordert ein funktionierendes System, das nicht nur den Soll-Zustand anzeigt, so wie es seiner Erfahrung nach auch jetzt noch der Fall ist. Herr Degen erläutert, dass sich die Anlage noch in der Probephase befindet. Die Anlage zeigt bereits den Ist-Zustand. Jedoch gibt es noch Probleme in der Steuerlogik des Systems, in welchem die tatsächliche Position der Busse und die voraussichtliche Ankunft am Kölner Tor abgeglichen werden. Hundertprozentige Richtigkeit wird das System allerdings nicht gewährleisten können: Denn nicht jeder Bus hält an jeder

Haltestelle, die Fahrzeuge überholen einander, werden ausgebremst usw. „Straßenbahnen können einander nicht überholen, Busse schon.“

Herr Burk empfiehlt eine bessere Anbindung des Marienkrankenhauses durch eine Haltestellenbedienung in beiden Fahrrichtungen (Verkürzung des Fußweges für Patienten und Besucher). Sein Vorschlag ist eine geänderte Linienführung der C105 durch die Oberstadt.

Am Haltepunkt Rudersdorf fehlen noch Abfalleimer. Diese sollten von DB Station & Service nachgerüstet werden.

Aufgestellt: de / pa

Gesehen: Olpe, den *22.07.14*

Fahrgastbeirat der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd GbR


Heinrich Maiworm
Sprecher des Fahrgastbeirates

Anlagen

1. Folienvortrag Westfalentarif
2. Mobilitätsgarantie – Bestimmungen
3. Bahn / Fernbus im Vergleich