

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 19. Sitzung

Finanzausschuss

16. WP - 26. Sitzung

am Mittwoch, dem 8. Februar 2006, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 383 des Landtages

Anwesende Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses

Hans-Jörn Arp (CDU) Vorsitzender
Johannes Callsen (CDU)
Jürgen Feddersen (CDU)
Karsten Jasper (CDU)
Thomas Stritzl (CDU)
Regina Poersch (SPD)
Bernd Schröder (SPD)
Olaf Schulze (SPD)
Dr. Heiner Garg (FDP)
Klaus Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Anwesende Mitglieder des Finanzausschusses

Günter Neugebauer (SPD) Vorsitzender
Peter Sönnichsen (CDU)
Holger Astrup (SPD)
Birgit Herdejürgen (SPD)
Dr. Heiner Garg (FDP)

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
1. Informationen durch den Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über den Verbleib der Übererlöse aus dem Verkauf der Provinzial	4
hierzu: Umdruck 16/501	
2. Sachstandsbericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr zur Ausschreibung des Bahnteilnetzes Ost	6
hierzu: Umdruck 16/505	
3. Bericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über die aktuelle Situation beim Betrieb der Marschbahn	12
hierzu: Umdruck 16/505	

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Arp, eröffnet die gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses mit dem Finanzausschuss um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Wirtschaftsausschusses fest. Nach Wegfall des ursprünglich vorgesehenen Punktes „Unternehmenspräsentation der AKN Eisenbahn AG“ wegen Erkrankung des zuständigen Vorstandes wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Informationen durch den Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über den Verbleib der Übererlöse aus dem Verkauf der Provinzial

hierzu: Umdruck 16/501

M Austermann erinnert einleitend daran, dass die Provinzial Nord am 1. Januar 2005 mit der Westfälischen Provinzial zur Provinzial NordWest verschmolzen worden sei, dass man eine gemeinsame Holding in Münster gegründet habe und dass die regionalen Schadensunfallversicherungen von der einen, die Lebensversicherungen von der anderen übernommen worden seien. Weiter sei das „Andocken“ anderer öffentlicher Versicherer geplant. Im Zuge dieser Fusion sei ein bestimmter Betrag vereinbart worden, der auch gezahlt worden sei.

Er, M Austermann, wolle an dieser Stelle auch noch einmal daran erinnern, dass seitens der FDP im Rahmen der Fusion immer wieder die Frage nach der Entstehung und Höhe der Zahlung eines eventuell anfallenden Übererlöses gestellt worden sei. Hierzu sei ein Gutachten eingeholt worden und man habe auch verschiedene andere Berechnungen angestellt und weil eine Wertermittlung im Sinne eines Due-Diligence-Verfahrens nicht anstehe, da Geld erst dann fließe, wenn Anteile verkauft würden - dies sei bisher nicht der Fall gewesen -, könne man nicht davon ausgehen, dass bis heute schon ein berechenbarer Übererlös gegeben sei. Man verfolge aber selbstverständlich die jährlichen Bilanzen sowie die Gewinn- und Verlustrechnungen der Provinzial, um festzustellen, ob Anteile verkauft würden. Solange Anteile nicht verkauft seien, sei es schwer, einen anderen Wert als den, der als Kaufpreis vereinbart worden sei, zu ermitteln und zusätzliche Übererlöse als Land geltend zu machen.

Nach einem kurzen Hinweis von Abg. Dr. Garg auf auch aus Reihen der CDU in der Vergangenheit gestellte Fragen nach einem möglichen Übererlös erkundigt sich Abg. Neugebauer - wie auch der Antragsteller zu diesem Tagesordnungspunkt in Umdruck 16/501 - nach der Entwicklung der Provinzial nach der Fusion. - RL Schäfer erklärt, die Entwicklung der Provinzial verlaufe nach der Fusion positiv. Pressemeldungen, die im Dezember 2005 erschienen

sein, bedeuteten lediglich, dass andere Bilanzierungen vorgenommen worden seien. Am Wertverhältnis der Provinzial Nord zur Westfälischen Provinzial habe sich nichts geändert. Dies alles sei auch bekannt gewesen, als die Fusionsverhandlungen geführt worden seien. Dabei handele es sich im Wesentlichen um drei Posten: latente Steuern seien aufgelöst worden, im Bereich der Pensionsrückstellungen sei nach IAS umgestellt worden und die Hamburger Feuerkasse sei nach dem Ertragswert und nicht mehr nach dem Substanzwert berechnet worden. Damit seien fast 100 Millionen €, um die es hier gegangen sei, auf reine Bilanzierungsänderungen zurückzuführen. Dies ändere an der Steuerbilanz und an den Gewinnen und Verlusten nichts.

Abg. Neugebauer fragt nach, ob insofern also Pressemeldungen von Anfang 2006 nicht zuträfen, nach denen die Provinzial Nord bis zu 120 Millionen € abschreiben müsse.

RL Schäfer unterstreicht, diese Pressemeldungen träfen nicht zu. Es gehe genau um 107 Millionen €, von denen 97 Millionen € allein auf Bilanzierungsänderungen zurückzuführen seien. Darüber hinaus gebe es Gutachterkosten in Höhe von mehreren Millionen Euro, die im Zusammenhang mit Überlegungen angefallen seien, mit der Sparkassen-Versicherung Baden-Württemberg gemeinschaftlich zusammenzuarbeiten. Diese Fakten bildeten den Hintergrund für die von Abg. Neugebauer angeführten Pressemeldungen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Sachstandsbericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr zur Ausschreibung des Bahnteilnetzes Ost

hierzu: Umdruck 16/505

M Austermann nimmt einleitend Bezug auf seine im Wirtschaftsausschuss bereits abgegebene Erklärung, dass für den Bereich des Bahnteilnetzes Ost eine andere Form der Ausschreibung gewählt werden solle, als dies bisher der Fall gewesen sei. Dies solle in der Weise geschehen, dass man ein Interessenbekundungsverfahren vorschalte und nach einer Reihe von weiteren Prüfungen eine konkrete Entscheidung treffen werde.

Sodann erläutert M Austermann den Zeitplan, wie er jetzt vorgesehen sei. EU-rechtlich sei das Prinzip der Nichtdiskriminierung und der Transparenz tragender Grundsatz von Vergabeverfahren. Dies sei in jedem Fall einzuhalten. Für das Bahnteilnetz Ost werde ein Interessenbekundungsverfahren nach § 12 Abs. 2 AEG mit folgenden Verfahrensschritten durchgeführt. Im Februar 2006 erfolge der Aufruf zum Wettbewerb im EU-Amtsblatt. Dann finde die Abgabe von Interessenbekundungen mit Angeboten bis Mitte Juni 2006 statt. Dies sei die Frist, die im Aufruf zum Wettbewerb genannt werde. Anschließend würden die Interessenbekundungen und Angebote durch die LVS geprüft und es finde eine Auswahl der Verhandlungspartner durch das MWV bis Ende Juli 2006 statt. Dem folgten Verhandlungen auf der Basis eines Verkehrsvertrages im August/September d. J. Dem würden sich die Beratung im Aufsichtsrat der LVS im Oktober anschließen sowie die Ministerentscheidung und Beratung im Wirtschaftsausschuss und im Finanzausschuss voraussichtlich im November 2006. Nach der Bekanntgabe der Auftragsvergabe erfolge der Betrieb der Strecke durch den Betreiber ab 15. Dezember 2009.

Aus dieser Terminauflistung werde deutlich - so fährt M Austermann fort -, dass es bei dem hier präferierten Verfahren nicht um einen Ausschluss von Wettbewerb und nicht um Verzicht auf eine Ausschreibung gehe, sondern um eine andere Form des Wettbewerbs, bei dem durchaus die Möglichkeit bestehe, unterschiedliche Angebote miteinander zu vergleichen. Dabei gehe man bezüglich der Eckwerte davon aus, dass ein Verkehrsvertrag über zehn Jahre, also von 2009 bis 2019, geschlossen werde mit zwei Hauptangeboten für Los A Hamburg-Lübeck-Travemünde und Los B restliche Linien. Als Nebenangebot könnten die Gesamtleistungen Los A und Los B angeboten werden. Nebenangebote seien zugelassen und erwünscht, soweit die Mindestanforderungen und Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen

erfüllt würden. Zu den Vergabekriterien gehörten dann üblicherweise auch die Punkte Zuschussbedarf, Fahrzeuge und Angebotsqualität, Leistungsfähigkeit des Unternehmens und Inbetriebsetzungskonzept.

In der folgenden Aussprache fragt Abg. Harms zunächst nach dem qualitativen Unterschied zwischen dem bisher geübten Verfahren zur Streckenvergabe und dieser von M Austermann präferierten anderen Form der Ausschreibung. - Abg. Müller bittet, den Aufruf zum Wettbewerb, der im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden solle, dem Wirtschaftsausschuss und dem Finanzausschuss als Umdruck zur Verfügung zu stellen.

M Austermann antwortet sodann auf die Frage von Abg. Harms, dass man Verkehrsverträge im Wesentlichen für alle Hauptstrecken habe, dass man noch keinen eigentlichen Verkehrsvertrag mit der AKN habe. Man sei dabei zu überlegen, wie an dieser Stelle vorgegangen werden solle. Der Unterschied des Verfahrens, das für das Bahnteilnetz Ost gewählt werden solle, liege darin, dass man hier verhandeln könne, dass man andere Bedingungen aushandeln dürfe.

Abg. Dr. Garg bittet um Definition der Aussage, „es könne verhandelt werden“. Er frage sich in diesem Zusammenhang, wie transparent dann ein solches Verfahren noch sei. Ein Merkmal von Wettbewerb, von Ausschreibung sei ja auch, dass Punkt für Punkt nachvollziehbar sei, wie es letztlich zu einem Zuschlag für ein ganz bestimmtes Angebot gekommen sei.

M Austermann erklärt, das Verfahren werde selbstverständlich so gewählt, dass es auch von den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses und des Finanzausschusses nachvollzogen werden könne. Die Ausschüsse würden auch so beteiligt, wie dies sonst der Fall gewesen sei. Er wolle aber jetzt nicht genau quantifizieren, wo der Unterschied in den Verfahren liege, aber allgemein sagen, dass man bei dem hier ins Auge gefassten Verfahren etwas freier sei als bisher. Er gehe davon aus, dass man durch das hier vorgeschlagene Verfahren möglicherweise eine Variante bekomme, die unter Umständen auch im Interesse des Landes, im Interesse der Preisgestaltung sein könne, wenn man das Gesamtinteresse des Landes im Auge behalte, wozu ja auch gehöre, dass alle möglichen Angebote auch in Zukunft aufrechterhalten bleiben könnten.

Abg. Müller bittet M Austermann, dem Wirtschaftsausschuss und dem Finanzausschuss Informationen darüber zukommen zu lassen, wie die Wettbewerbsverfahren in anderen Bundesländern gehandhabt werden und wie viele Schienenkilometer dort bereits dem Wettbewerb unterstellt worden seien. - Auf die Frage von Abg. Dr. Garg nach den wettbewerbsrechtlichen Unterschieden zwischen dem bisherigen Verfahren der Ausschreibung und dem hier ange-

dachten wolle er, Abg. Müller, nur darauf hinweisen, dass der Verhandlungsprozess bei dem von M Austermann präferierten Verfahren wesentlich stärker als bisher der Exekutive unterliege und seiner Meinung nach nicht das Maß an Transparenz wie das bisherige Verfahren erfülle, aber natürlich dem Verkehrsminister einen wesentlich höheren Spielraum einräume.

M Austermann sagt zunächst die von Abg. Müller erbetenen Unterlagen zu. Sodann betont er noch einmal, er werde dem Parlament nachvollziehbar die Gründe darlegen, die letztlich zu der Ministerentscheidung geführt hätten. Er könne jetzt nicht sagen, aus den und den Gründen werde er den oder den auswählen. Dies würde ja bedeuten, dass er, M Austermann, heute schon fest der Meinung sei, dass nur ein einziger Betreiber für den Streckenbetrieb infrage komme. Insofern bitte er um Verständnis, dass die Kriterien erst dann vorgelegt würden, wenn man die verschiedenen Angebote und auch die Nebenangebote vorliegen habe. Je mehr Nebenangebote es gebe, umso breiter sei die Palette für die Auswahl. Selbstredend sei man bei dem von ihm vorgeschlagenen Verfahren ein bisschen freier, Argumente pro und contra abzuwägen. Aber dies solle schließlich von Parlament nachvollzogen werden können und man werde das auch so darstellen, dass es nachvollzogen werden könne. Im Übrigen wolle er, M Austermann, an dieser Stelle noch einmal betonen, dass dieses von ihm vorgestellte Verfahren europarechtlich und wettbewerbsrechtlich völlig unstrittig sei.

Zu den finanziellen Vor- oder Nachteilen der bisherigen Ausschreibungsverfahren - so M Austermann auf eine weitere Frage von Abg. Harms - werde man dem Wirtschaftsausschuss und dem Finanzausschuss gegenüber Folgendes beispielhaft darlegen: Was wurde bei FLEX erwartet? Was ist nachgezahlt worden? Welcher Betrag ist möglicherweise noch strittig? Wie war die Situation vorher unter dem alten Streckenbetreiber? - Zur Ausschreibung der Strecke nach Westerland: Wie war das Angebot? Was wird zurzeit bezahlt? Wie war das Alternativangebot? - Aus diesen Daten könne dann jeder seine Schlüsse ziehen.

Abg. Stritzl weist darauf hin, dass solche Informationen in nicht öffentlicher Sitzung beziehungsweise in einem entsprechend eingestuften Papier gegeben werden müssten, weil ja nicht auszuschließen sei, dass es sich dabei auch um betriebsinterne Angaben handele.

Auf eine weitere Frage von Abg. Harms führt GF Wewers von der LVS aus, dass die Grundanforderungen an die von M Austermann präferierte Form der Ausschreibung genau die gleichen wie bei den bisherigen Verfahren seien. Man gehe mit den gleichen Qualitätsansprüchen wie zum Beispiel bezüglich Anforderungen für mobilitätsbehinderte Menschen, Sitzplatzzahl, Sitzplatzabmessungen, Fahrplangestaltung und Stationen in das Verfahren.

Der Vorsitzende des Finanzausschusses, Abg. Neugebauer, fragt sodann, ob er M Austermann dahin gehend richtig verstanden habe, dass dieser sowohl den Wirtschaftsausschuss als auch den Finanzausschuss nicht nur über die Kriterien der Auftragsvergabe informieren wolle, sondern auch über den Prozess der Nachverhandlungen, damit die beiden Ausschüsse ein möglichst transparentes Entscheidungsprofil dargestellt bekämen. - M Austermann betont, die Ausschüsse würden umfassend unterrichtet.

Abg. Neugebauer fragt sodann, wie M Austermann den Gesichtspunkt der Rechtssicherheit beurteile, wenn möglicherweise der unterlegene Bewerber Rechtsmittel gegen die Entscheidung einlege. - M Austermann wiederholt, dass das Verfahren so, wie man es vorhabe, rechtlich völlig unstrittig sei, sodass man keine zusätzlichen Möglichkeiten für den unterlegenen Bewerber sehe, sich gegen die Entscheidung zu wehren, außer denen, die ein unterlegener Bewerber ohnehin in einem solchen Verfahren habe. Es werde hier also keine zusätzlichen Kriterien geben, die in irgendeiner Weise ausschließen, sich rechtlich gegen das Verfahren zu wehren.

Sodann möchte Abg. Neugebauer wissen, wer die von M Austermann so bezeichneten Nachverhandlungen führen werde. - M Austermann antwortet, dass dies die LVS sein werde.

Abg. Müller fragt danach, ob eine möglicherweise durch den Bund erfolgende Kürzung der Regionalisierungsmittel Konsequenzen für das Bahnteilnetz Ost haben könne, und vertritt im Übrigen die Meinung, dass auch durch das neue von M Austermann angestrebte Ausschreibungsverfahren Probleme, wie sie auf der Strecke Hamburg-Flensburg mit dem FLEX aufgetreten seien, nicht ausgeschlossen werden könnten. - Vor einer Antwort durch M Austermann auf die Frage nach möglichen Auswirkungen einer Kürzung bei den Regionalisierungsmitteln auf das Bahnteilnetz Ost erinnert Abg. Schröder daran, dass bezüglich der Ausschreibung der Strecke Hamburg-Flensburg allen Fraktionen im Landtag nach einem intensiven Gespräch bei der LVS die großen Risiken bei einer Vergabe an FLEX durchaus bekannt gewesen seien, dass man aber unter Wettbewerbsgesichtspunkten der Vergabe einvernehmlich so zugestimmt habe. Er, Abg. Schröder, wolle hier nur noch einmal festhalten, dass die Vergabe damals rechtlich völlig korrekt durchgeführt worden sei und einvernehmlich zwischen allen Fraktionen erfolgt sei.

M Austermann bekräftigt, dass sein Haus und die LVS die Erfahrungen, die man bei der Vergabe der Strecke Hamburg-Flensburg gewonnen habe und bis heute mache, bei der jetzt anstehenden Entscheidung bezüglich des Bahnteilnetzes Ost so berücksichtigen wollten, wie es im Interesse des Landes liege. - Zu den angesprochenen Regionalisierungsmitteln verweist M Austermann darauf, dass die Regierungsparteien auf Bundesebene in ihrer Koalitionsver-

einbarung angekündigt hätten, die Regionalisierungsmittel zu kürzen, und zwar in 2006 um 5 % bis dann im vierten Jahr um 12,5 %. Dies bedeute insgesamt über die Zeit einen Einschnitt von insgesamt rund 95 Millionen €. Dabei sei von Vertretern des Bundes darauf hingewiesen worden, dass es den Ländern ja leicht möglich sei müsse, Geld dadurch einzusparen, dass man Wettbewerb betreibe, also ein Verfahren anwende, das in Schleswig-Holstein seit langer Zeit gewählt worden sei. Deshalb glaube er, M Austermann, dass das Land in große Schwierigkeiten geraten werde, weil hier Strecken zum Teil sehr langfristig zu bestimmten Konditionen vergeben worden seien und man nachträglich nicht Verträge „nach unten“ verändern könne, um das Eingesparte entsprechend auf die Vertragspartner zu verlagern.

Weil aber auch jeder wisse, dass aus den Mitteln nicht nur der reine Bahnbetrieb, sondern auch begleitende Maßnahmen finanziert würden, werde dies zwangsläufig dazu führen, dass man an den verschiedenen Stellen die geplanten Verbesserungen nicht mehr durchführen können werde. Deswegen bemühe sich das Land zurzeit, auch in Verhandlungen mit dem Bund darauf hinzuweisen, dass Regionalisierungsmittel eben keine Subventionen seien und nach Möglichkeit in ursprünglicher Höhe aufrechterhalten werden müssten, dass der Bund an anderer Stelle Sparmaßnahmen durchführen müsse, die zu dem gleichen Ergebnis führten, aber das Land an dieser Stelle nicht so empfindlich trafen. Der Ministerpräsident werde morgen ein entsprechendes Gespräch mit dem Bundesfinanzminister führen und am Freitag, unter Beteiligung des Verkehrsministers des Landes Schleswig-Holstein, beim Bundesverkehrsminister.

Abg. Müller fragt nach, ob M Austermann nach wie vor an einer langfristigen, zehnjährigen Vergabe des Bahnteilnetzes Ost festhalte, die Landesregierung also zumindest davon ausgehe, dass dieser Netzteil auch unabhängig von den Entscheidungen auf Bundesebene dauerhaft finanziert werden könne.

M Austermann erwidert, wenn er jetzt antworte, dies sei unproblematisch möglich, dann könne hinterfragt werden, warum sich das Land gegen die zuvor erörterten Sparmaßnahmen bei den Regionalisierungsmitteln wende. Deshalb wolle er sich an dieser Stelle etwas vorsichtiger ausdrücken und sagen, dass man mit der Ausschreibung vielleicht günstiger liegen werde als bisher und dass aufgrund einer bestimmten Finanzkalkulation für die Strecke davon ausgegangen werden könne, dass das Bahnteilnetz Ost qualitativ mindestens so wie jetzt betrieben werden könne. Aber er, M Austermann, befürchte, dass man an anderer Stelle Sparmaßnahmen vornehmen müsse. Die LVS sei dabei zu überlegen, an welcher Stelle noch gespart werden könne. Man wolle diese Vorschläge aber nicht unterbreiten, bevor nicht mit dem Bund „knallhart“ verhandelt worden sei. Aber dennoch denke er, M Austermann, dass es für die hier in Rede stehende Strecke keine Probleme geben werde.

Abg. Neugebauer erinnert daran, dass der LRH die Behörden des Landes fast jährlich streng ermahne, nach den Vorschriften des Vergaberechts zu verfahren. Deshalb wolle er den LRH einmal fragen, ob er diese Veränderung des Vergaberechts, wie sie von M Austermann vorgestellt worden sei, schon geprüft habe und in der Lage sei, den Ausschüssen gegenüber eine Bewertung abzugeben.

MDgt Pätschke erwidert für den LRH, in der Vergangenheit seien auch aufgrund der Vorschläge und Einwirkungen durch den LRH diese öffentlichen Ausschreibungsverfahren bei Streckenvergaben gewählt worden. Man habe auch in Begleitung der Ausschreibungen die Erkenntnis gewonnen, dass sie von Mal zu Mal besser geworden seien. Das heiße, wenn die LVS hier unter Berücksichtigung dessen, was in der Vergangenheit vielleicht nicht so gut gelaufen sei, dieses Ausschreibungsverfahren wieder so durchgeführt hätte, wäre ein Ergebnis zu erwarten, das sowohl wirtschaftlich als auch vergaberechtlich vertretbar sei. Nun werde ein anderes Verfahren gewählt. Dieses andere Verfahren unterscheide sich nicht diametral von den bisherigen Ausschreibungsverfahren, aber es enthalte eben auch Dinge, die dem bisherigen Ausschreibungsverfahren nicht entsprächen.

Hier stelle sich zunächst die Frage, ob das rechtlich möglich sei. Diese Frage werde etwas kontrovers beantwortet. Überwiegend werde sie so beantwortet, dass es rechtlich möglich sei, aber hier spiele dann nachher auch eine Rolle, wie zurzeit die Entwicklung des EU-Rechts sei, was da aufgenommen werde. Gemeint sei die Möglichkeit des Verhandlungsverfahrens, das darin enthalten sei. Aber überwiegend werde gesagt, es sei wohl möglich, aber in der Abwicklung auch schwieriger, weil es Freiräume schaffe, die bewertet werden müssten. Es sei auch schwieriger rechtssicher durchzuführen und es müsse nachher auch die Notwendigkeit eines genauen Nachvollziehens eröffnen.

Wenn dieses Verfahren so laufen werde, wie es M Austermann beschrieben habe, werde auch der LRH an der Stelle genau hingucken. Es gehe einfach darum, dass die Grundsätze des Vergaberechts immer Gültigkeit hätten, egal welches Verfahren gewählt werde. Hierzu gehörten eben Gleichbehandlung, Transparenz, Nichtdiskriminierung. Hier gebe es natürlich „Stellschrauben“ wie zum Beispiel Koppelgeschäfte oder solche Dinge, die eventuell dabei angestrebt würden und die dann doch in eine Sphäre hineinragten, wo man fragen müsse, ob das Vergaberecht noch eingehalten sei. Der LRH könne also nicht sagen, diese andere Form der Ausschreibung sei nicht möglich, aber man werde das Verfahren wahrscheinlich begleiten und es sich hinterher genau ansehen, wenn die Entscheidung getroffen worden sei. Es liege ja nun einmal in der Natur der Arbeit des Landesrechnungshofs, dass er immer erst nach getroffenen Entscheidungen tätig werden könne und nicht selber Entscheidungen treffe.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über die
aktuelle Situation beim Betrieb der Marschbahn**

hierzu: Umdruck 16/505

Zunächst ergreift der neue Geschäftsführer der NOB, Herr Höppner, das Wort und nimmt zu Verspätungen und Zugausfällen seit Inbetriebnahme der Strecke Hamburg-Westerland im Dezember 2005 Stellung. Herr Höppner entschuldigt sich bei den Bahnkunden für die in der Startphase aufgetretenen Probleme und räumt Managementfehler, Kommunikationsfehler und technische Fehler bei den eingesetzten Lokomotiven ein. Er glaube aber, dass sich das Unternehmen inzwischen „gefangen“ habe und die Maßnahmen in der „Wiedergutmachungsphase“ schon zu spürbaren Verbesserungen geführt hätten. Diese Wiedergutmachung werde auch finanziell erfolgen; der Aufgabenträger habe finanzielle Mittel eingezogen und das finde auch die Zustimmung des Unternehmens NOB. Für die Fahrgäste heiße „Wiedergutmachung“, dass man in Westerland und Husum sofort die Maßnahmen eingeleitet habe, die möglich gewesen seien. Für Westerland sei auch mit der Bürgermeisterin ein konkretes Programm besprochen worden und man werde zusätzlich Geld in die Hand nehmen. Auch beim Lärm sei man inzwischen ein Stück weiter. Eine Lärmmessung über sieben Tage sei inzwischen abgeschlossen und man werde sicherlich eine für alle Beteiligten zufrieden stellende Lösung finden. Sicher sei aber auch, dass diese Wiedergutmachungsphase noch eine Zeit lang dauern werde.

Die nun bevorstehende Zukunftsphase - weg von dem Image einer „Katastrophenbahn“ - sei für die Mitarbeiter der NOB sicherlich die schwierigste, weil hier viele Dinge noch nicht richtig greifbar seien. So wisse man nicht, wie sich die Bürgerinitiativen aufstellen würden, ob technische Maßnahmen wie Schallschutzwände, die zu ergreifen man bereit sei, greifen würden, ob man das Thema der Infrastruktur und der Komponenten mit den Fahrzeugen gelöst bekomme. Hier könne er, Herr Höppner, den Ausschüssen einfach noch nicht das Lösungsmodell darstellen. Er könne auch an dieser Stelle nur versichern, dass alle diese Themen bearbeitet würden, und zwar mit Nachdruck. Auch die DB Netz sei hier ein sehr kompetenter Partner und auf der Sachebene habe man mittlerweile eine sehr gute Beziehung aufgebaut. Aber die erforderliche Unterstützung müsse vielfältig sein. Er könne versichern, dass alle Informationen sehr transparent erfolgen würden.

Auf die Fragen des Vorsitzenden, Abg. Arp, nach den Planungen der NOB bezüglich der Maßnahmen in Husum und zur Gewährleistung eines reibungslosen Vollbetriebes auf der

Strecke führt Herr Höppner zunächst aus, dass man morgen einen Termin mit dem Eisenbahnbundesamt vor Ort in Westerland haben werde. Dort werde man die Themen juristisch durchgehen und werde das Eisenbahnbundesamt erst einmal darüber informieren, welche konkreten Schritte bereits eingeleitet worden seien und welche Maßnahmen folgen sollten. Einige Themen seien baulicher Natur. Dort benötige man die Zustimmung der Partner DB Netz und Energie. Aber er sei sehr optimistisch, dass man morgen einen erheblichen Schritt weiterkommen werde, um das Thema Lärm abzuschließen. Bezüglich des Pendlerverkehrs gebe es einen ganz konkreten Ansatz. Für die NOB sei es kritisch, eine Entschädigung zu zahlen, aber er könne zumindest in diesem Kreis sagen, dass man Geld in die Hand nehmen werde, um vor allem den Pendlern zu zeigen, dass die NOB für sie ein langfristiger Partner sein wolle. Dabei werde es sich um eine „spürbare“ Maßnahme handeln. Diese Maßnahme werde noch vor Ostern konkret bekannt gegeben werden und werde dann zwei, drei Monate lang laufen.

M Austermann ergänzt, das Land habe ein Interesse daran, dass die Probleme, die zu Beginn der Betriebsaufnahme auf der Strecke Hamburg-Westerland besonders stark aufgetreten seien, möglichst bald in vollem Umfang abgestellt würden. Festzustellen sei aber heute schon, dass die Probleme deutlich weniger geworden seien. Weiter habe das Land ein Interesse daran, dass der Vertrag mit der NOB ein Erfolg werde. Aus diesem Grunde unternehme die LVS mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch alles, was getan werden könne, um das Unternehmen NOB bei seinen Bemühungen zu unterstützen.

Sodann bemerkt M Austermann, dass es ja sicherlich einmal einen Zeitpunkt geben werde, an dem man einen Kostenvergleich anstelle und errechne, was die Erwartung von NOB gewesen sei, was Erlöse betreffe, was Gewinne betreffe, und was sich bei dieser Strecke hinterher ergeben habe. Ein Mitbewerber habe ja zum Zeitpunkt der Ausschreibung gesagt, zu dem Preis, wie das die NOB angeboten habe, könne man das so mit diesen Zügen nicht betreiben. Er, M Austermann vermute, dass diese Einschätzung nicht ganz falsch gewesen sei und dass deshalb neue, zusätzliche und teure Anstrengungen, die auch eingeleitet worden seien, unternommen werden müssten, um das Ganze auch zum Erfolg zu führen. Er hoffe, dass sich der Betrieb dann unter dem Strich immer noch rechne und man an der Stelle nicht noch Probleme bekomme.

Das, was bisher angeboten worden sei - so fährt M Austermann fort -, sei nicht vertragsgerecht, werde aber immer vertragsgerechter. Deswegen sei man froh, dass die NOB jetzt auch durch personelle Maßnahmen zusätzliche Anstrengungen zur Zielerreichung unternehme.

M Austermann lenkt den Blick auf den Gesichtspunkt des Tourismus im Zusammenhang mit der Strecke Hamburg-Westerland. Diesbezüglich müssten die Anstrengungen bei der NOB deutlich verstärkt werden. Weiter glaube er, dass es auch wichtig sei, dass man zwischen Anspruch und Realität versuche eine Deckungsgleichheit zu erreichen. Es würden Loks eingesetzt, die nicht neu seien, und es würden an manchen Stellen zwei Loks eingesetzt, weil eine Lok es nicht schaffe, obwohl eine geplant gewesen sei. Es würden auch Wagen eingesetzt, die nicht neu seien. Er bitte deshalb, um Irritationen zu vermeiden, nicht zu sagen, man setze neue Loks und neue Wagen ein, als wäre das unter dem Strich alles völlig klar.

Zusätzlich ärgerlich sei, dass es jetzt vermehrt Briefe aus dem Husumer Raum wegen der Lärmbelästigung der Anwohner an der Strecke durch das Warmlaufen der Dieselloks gebe, was eine bis eineinhalb Stunden dauere und morgens früh von 4 bis 5 Uhr stattfinde. Dieser Zustand sei inakzeptabel und an der Stelle seien vorrangig konkrete Maßnahmen erforderlich und weniger ein Lärmgutachten. Aber dennoch wolle er an dieser Stelle auch noch einmal sagen, er habe den Eindruck, dass die NOB mit großer Kraftanstrengung vieles unternehme, um die Situation zu normalisieren.

Herr Höppner betont, dass er glaube, dass die Ausschreibung seitens der NOB so seriös kalkuliert worden sei, dass man auch mit den Ergebnissen werde leben können, denn schließlich erstrecke sich die Vertragslaufzeit über zehn Jahre. Bezüglich der alten FLEX-Wagen sei zu sagen, dass dies damals vertraglich so vereinbart worden sei oder zumindest so abgestimmt gewesen sei. Weil die Firma Bombardie die Wagen nicht pünktlich liefern konnte, habe es genaue Fristen gegeben, bis wann sie zum Einsatz kommen müssten. Diese Fristen könnten eingehalten werden. Darüber hinaus werde man weitere Wagen zugeführt bekommen. Dieser Prozess werde bis zur 22. Kalenderwoche in 2006 abgeschlossen sein. Dann werde man über 90 Wagen am Standort Husum verfügen. Dies bedeute, dass man dann eine erhebliche Reserve haben werde. Lärmimmissionen durch die eingesetzten Dieselloks seien auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass man eigentlich diese Dieselloks gar nicht einsetzen wollte, sondern eine „Weltneuheit“, aber kurz nach der Vergabe habe die Firma Vossloh mitgeteilt, dass diese ins Auge gefasste Lok nicht pünktlich für den Betrieb zur Verfügung stehen werde, sodass die Firma Vossloh diese hier in Rede stehende Diesellok angeboten habe, die dann auch durch die Firma Siemens überarbeitet worden sei, bei der aber letztlich die Lärmbelästigung nicht ausgeschlossen werden konnte. Die NOB gehe davon aus, dass man die Strecke mit dieser Diesellok nicht bis zum Ende der Vertragslaufzeit bedienen werde. Man arbeite an einem Übergangskonzept, das letztlich in ein endgültiges Konzept übergehen solle, sei im Gespräch mit Vossloh, aber auch mit anderen Firmen. Aber leider dauere der Übergangszeitraum, bis die neuen Loks eingesetzt werden könnten, eineinhalb bis zwei Jahre. Hieran werde mit Hochdruck gearbeitet, weil eben andere Loks auf dem deutschen Markt nicht erhältlich seien.

Auf weitere Fragen von Abg. Harms legt Herr Wewers von der LVS mit Umdruck 16/664 eine Statistik über die deutliche Verbesserung bei den Zugausfällen und Verspätungen größer als 10 Minuten von der Startwoche im Dezember 2005 bis zur 8. Kalenderwoche in 2006 vor.

Abg. Schulze erbittet im Zusammenhang mit der von M Austermann zugesagten Auflistung des finanziellen Ergebnisses vor den Ausschreibungen und nach den Ausschreibungen auch einen Vergleich der Qualitätsstandards vor und nach den Ausschreibungen. - Herr Wewers erwidert, dass man die bestellte Qualität vergleichen könne, die Anforderungen der Verträge. Schwierig sei ein Vergleich vor der Ausschreibung und nach der Ausschreibung, weil das Qualitätsmanagementsystem erst seit 1. Januar 2004 laufe. Ab dem Zeitpunkt könne man alle Verträge nach gleichen Kriterien genau gegenüberstellen. Insofern gebe es einen Vorher-Nachher-Vergleich nur an der Westküste. Einen solchen Vergleich wolle man gern anstellen.

Auf weitere Fragen von Abg. Dr. Garg und Abg. Müller erwidert Herr Höppner, dass die NOB bis Ostern 2006 das Ziel erreichen wolle, den Fahrgästen zu beweisen, dass man eine sehr gute Leistung erbringe. Weil man aber am Markt nicht allein agiere, könne es immer noch sein, dass es bis dahin neue Auflagen von der DB Netz gebe, sodass die Fahrzeiten verändert werden müssten, dass man technische Auflagen erhalte. Solche Kriterien müssten immer noch dazu genannt werden, weil es eben auch andere Vertragspartner gebe, die hier auch alle mitspielen müssten.

Zur Frage der Erreichbarkeit des Hamburger Hauptbahnhofs durch die NOB führt Herr Wewers aus, dass sich hier mittlerweile alle einig seien - auch Hamburg -, dass der Zielpunkt Hauptbahnhof sein solle. Dies werde im nächsten Fahrplanverfahren auch so angemeldet werden. Dies heiße jedoch noch nicht, dass die Linie durchgeführt werde. Diese Frage werde von der DB Netz AG entschieden unter Aufsicht der Trassenagentur des Bundes. Hier gebe es rechtliche Bedingungen, die nicht einfach seien, weil Güterverkehre und europäische Verkehre Vorrang hätten und weil der SPNV dem überregional eingebundenen Fernverkehr rechtlich gleichgestellt sei. Insofern sei diese Frage nach wie vor schwierig, aber man sei sich zumindest schon mit Hamburg einig, das gemeinsam zu wollen. An der Stelle wolle er, Herr Wewers, auch darauf hinweisen, dass die NOB mit allen Zügen ab 8. April 2006 in Glückstadt halten werde und ab 20. Februar werde es diesen Halt viermal am Tag - zweimal morgens, zweimal abends - schon einmal vorab geben.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Arp, schließt die gemeinsame Sitzung mit dem Finanzausschuss um 11:35 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer