

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

27. Sitzung

am Donnerstag, dem 12. Juli 2001, 13:15 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Uwe Eichelberg (CDU)

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Hermann Benker (SPD)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Wilhelm-Karl Malerius (SPD)

in Vertretung von Bernd Schröder

Thomas Rother (SPD)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (FDP)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Heinz Maurus (CDU)

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Ursula Sassen (CDU)

Fehlende Abgeordnete

Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörung zum Projekt „MORA C“ der Deutschen Bahn AG	4
- Herr Latsch und Herr Hinrichs, DB AG	
hierzu: Umdrucke 15/1068 und 15/1236	
2. Anhörung zur HVV-Verbundraumausweitung und zum Schleswig-Holstein-Tarif	10
- Landrat Gorrissen (Sprecher der Hamburger Umlandkreise)	
- Herr Wewers, LVS Schleswig-Holstein GmbH	
- Herr Sarnes, mobilité Unternehmens- und Kommunalberatung GmbH	
- Herr Aigner, Geschäftsführer des HVV	
hierzu: Umdrucke 15/983, 15/984, 15/1089, 15/1237, 15/1258, 15/1261 und 15/1264	
3. Verschiedenes	12

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 13:30 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Anhörung zum Projekt „MORA C“ der Deutschen Bahn AG

hierzu: Umdrucke 15/1068 und 15/1236

Einleitend führt der Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG, Herr Latsch, aus, dass die DB Cargo etwa 50 % des Güterverkehrs im Ganzzugverkehr fahre, der vergleichsweise einfach durchzuführen sei, und 140 Millionen t von 290 Millionen t im Jahr im Einzelwagenverkehr. Der Einzelwagenverkehr sei so genannter Streuverkehr. Bei der Kundenstruktur sähen die Zahlen so aus, dass etwa 85 % des gesamten Umsatzes im Einzelwagenverkehr mit 320 Großkunden erzielt werde. Dies seien 4 % der insgesamt rund 7.000 Kunden. Dieses Ergebnis habe dazu geführt, dass man im vergangenen Jahr die gesamte Struktur des Einzelwagenverkehrs, der defizitär sei - die jährlichen Verluste lägen in dreistelliger Millionenhöhe -, auf den Prüfstand gestellt habe. Dies sei jedoch nicht nur unter dem Aspekt der Frage erfolgt, wie der Einzelwagenverkehr saniert werden könne, sondern unter dem Blickwinkel, wie man sich am Markt so positionieren könne, dass künftig Wachstumspotenziale besser ausgeschöpft werden könnten.

Zurzeit gebe es noch rund 2.100 so genannte Güterverkehrsstellen der DB AG und nach dem ersten Datenüberblick sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass davon bundesweit 1.100 eine Bestandsgarantie gegeben werden könnte. Hieraus werde deutlich, dass MORA C kein von vornherein fest verabredetes Angebot der DB Cargo sei, sondern dass in die Überlegungen auch immer wieder die neuesten Daten einflössen. Mittlerweile könne man sogar sagen, dass 1.370 Güterverkehrsstellen von der DB weiter bedient würden. Man gehe davon aus, dass dort ein einigermaßen wirtschaftlicher Verkehr gefahren werden könne. Bei den anderen Güterverkehrsstellen, bei denen man nicht nur zum Teil schlechten Umsatz habe, sondern seit Jahren keine Umsätze mehr verzeichnet habe, habe man gleichzeitig aber eine Verkehrssicherungspflicht und es fielen in jedem Fall Betriebskosten an.

Von der Konzeption her gehe es jetzt darum, dass man sich mit den Kunden zusammensetze und überlege, welche alternativen Bedingungen angeboten werden könnten. Wichtig sei dabei, dass auch dann, wenn sich DB Cargo als Betreiber, als Bediener dieser Güterverkehrsstellen künftig nicht mehr zur Verfügung stelle, die DB-Netz klar erklärt habe, die Güterverkehrs-

stellenanschlussgleise würden nicht ohne Weiteres zurückgebaut, sondern blieben zunächst erhalten, um Chance für den Fall zu bieten, dass dort ein drittes Eisenbahnverkehrsunternehmen, ein Konkurrent von DB Cargo oder ein Partner von DB Cargo, fahren könne. Dies sei ein ganz entscheidender Punkt.

Die DB Cargo habe mit dem Land Gespräche aufgenommen, mit allen Industrie- und Handelskammern in Schleswig-Holstein und auch direkt mit den Kunden. Sicherlich seien diese Kontakte nicht in allen Fällen ideal verlaufen. In den Gesprächen mit den Kunden habe man auch deutlich machen müssen, dass zum Beispiel bei kleinen Einzelkunden pro Wagen durchschnittliche Verluste in Höhe von 168,00 DM entstünden. Natürlich könne man hier über den Preis reden, aber da man hier im zweistelligen oder im dreistelligen Bereich liege, sei die Bereitschaft der Einzelkunden, auf solche Überlegungen einzugehen, nicht besonders hoch.

Unabhängig davon sei der Blick auf das Sanierungspotenzial zu lenken. Man versuche, dies auszuschöpfen, und man glaube daran, dass man bis Ende 2004 mit dem Konzept MORA C den Einzelwagenverkehr in die schwarzen Zahlen bringen könne, dass die Verfügbarkeit gesteigert werde und dass auch beim Güterverkehr die Pünktlichkeit erhöht werden könne.

Herr Hinrichs erklärt im Folgenden, dass sich die DB von der Sanierung des Einzelwagenverkehrs in der Tat einen Quantensprung verspreche, denn dann, wenn dieses Geschäft in 2004 so weit saniert worden sei, dass es sich profitabel darstelle, könne die DB AG als Unternehmen sagen, dass man gegenüber Dritten, die nur den Ganzzugverkehr fahren könnten, sogar einen Wettbewerbsvorteil habe. Denn wenn man Parameter wie die LKW-Maut mit heranziehe, könnten in der Tat 2004 deutlich mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dies bedeute nun für Schleswig-Holstein, gerade mit Blick auf die Westküste, aber auch für die Ostküste, dass ein schmerzlicher Prozess einsetzen müsse; dies gelte aber genauso für den Raum Wahlstedt, Bad Oldesloe und Bad Segeberg. Zurzeit versuche man in Gesprächen mit verschiedenen Interessierten - zum Beispiel mit einer NVAG, mit einer NEG und auch mit der AKN - gemeinsam zu versuchen, in den genannten Bereichen nach Möglichkeit „zu retten, was zu retten ist“. Dies sei auch Anspruch der DB AG.

MORA C sei mit einem 5-Stufen-Plan hinterlegt. Die erste Stufe heiße, soweit es irgend gehe, in Kooperationen mit NE-Bahnen hineinzugehen. Der Worst-case im Rahmen dieses Programmes wäre dann in der Tat, das eine oder andere Gut noch mit DB-eigenen Spediteuren zu fahren. Dies sei aber überhaupt nicht der Anspruch des Konzeptes MORA C. Gerade bei den großen Räumen Westküste und Ostküste bestehe jedoch das Problem, dass man bereits auf der Strecke „richtig Geld“ zugelegt habe. Insofern würden auch Dritte, die sich hier jetzt für Kunden interessierten, ein Problem bekommen. Trotz der auch an dieser Stelle noch einmal zu

betonenden Absicht, gemeinsam zu Lösungen zu kommen, werde man als DB Cargo aber „kein Geld in die Hand nehmen können“.

Herr Latsch ergänzt, dass MORA C als Strategie zunächst einmal die Grundlage für einen konkurrenzfähigen Einzelwagenverkehr sei, dass man aber beim Ganzzugverkehr, der gerade hier in Schleswig-Holstein auf sehr gesunden Füßen stehe, mit den Partnern der Bahn in Kontakt stehe, um dieses Segment weiter auszubauen. Dies betreffe zum Beispiel den Lübecker Hafen, den Kieler Seehafen und Brunsbüttel. Man versuche, hier den Verkehr auch ein Stück weit neu zu organisieren.

Abg. Harms spricht in der folgenden Aussprache zunächst die Situation der Insel Sylt an. - Herr Latsch erwidert, dass man bezüglich Sylt direkt in Gesprächen mit Kooperationspartnern sei. Aber solange diese Gespräche nicht abgeschlossen worden seien, könne man dazu nichts Näheres sagen. Für die DB gehe es genauso wie für die Kooperationspartner um die Frage, wie der Verkehr wirtschaftlich dargestellt werden könne. Aber er könne an dieser Stelle nur noch einmal betonen, dass man mit dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen in so enger Zusammenarbeit sei, dass man versuche, diese Verkehre - möglicherweise auch in Kooperation - zu erhalten. Die DB untersuche auch selber, was sie hierfür noch tun könne. Aber auch diese Überlegungen seien noch nicht abgeschlossen.

Herr Hinrichs weist darauf hin, dass die Frage von Abg. Harms möglicherweise im Zusammenhang damit stehe, dass er in einem Gespräch mit der IHK und Kunden in Niebüll gesagt habe, dass für die DB auf der Strecke im Tagesdurchschnitt nur vier bis fünf Wagen führen, die für die DB eine Wertschöpfung hätten. Man müsse nämlich wissen, dass auf der Strecke 95 % der Verkehre auf die Insel und von der Insel rein schleswig-holsteinische Verkehre seien. Aber nichtsdestotrotz halte man es aufgrund der dort gegebenen Kundenstruktur durchaus für möglich, dass ein interessierter Dritter dort einsteige und zum Beispiel ein „Ringzugsystem“ organisiere. Wenn es für einen Dritten sicherlich auch äußerst schwierig sein werde, den Verkehr auf der Strecke mit einer „schwarzen Eins“ darstellen zu können, habe er, Herr Hinrichs, doch nach wie vor die Hoffnung, dass man gemeinsam eine Lösung finden werde.

Abg. Eichelberg möchte wissen, ob er die Ausführungen von Herrn Latsch dahingehend richtig verstanden habe, dass die Bahn praktisch nur noch für die Räume Lübeck, Kiel und Brunsbüttel rentable Verkehre wegen der Möglichkeit des Einsatzes von Ganzzügen sehe, und fragt, was in Zukunft mit den Gleisanschlüssen passiere und inwiefern man davon ausgehe, dass Verkehre, bei denen die Bahn keine „schwarze Eins“ erreiche, für Dritte interessant sein könnten. Schließlich fragt er nach der Zukunft des Knotenpunktes Padborg. - Abg. Hentschel

begrüßt es, dass sich die Bahn insoweit aus der Fläche zurückziehe, dass er dann aber erwarte, dass die Strecken vom Land übernommen würden, um Alternativen bieten zu können. Weiter gehöre dazu, dass sich die Bahn gegenüber der Möglichkeit, Verkehre an Dritte zu übergeben, nicht abschotte. Auch könnte er überhaupt nicht akzeptieren, wenn die Bahn ihr Streckenmonopol zur Diskriminierung von Dritten ausnutzte beziehungsweise zur Verhinderung von Ausschreibungen im Regionalbahnverkehr benutzte.

Herr Latsch erwidert, dass er nichts davon wisse, dass Verhandlungen mit NE-Bahnen an Ausschreibungen im Regionalbahnverkehr gekoppelt würden. Er gehe davon aus, dass auch dem Land als ausschreibender Stelle davon nichts bekannt sei. In jedem Fall weise er diesen Zusammenhang zurück. Eine Diskriminierung von NE-Bahnen finde ebenfalls nicht statt. Auch ziehe man sich nicht aus der Fläche zurück; man versuche, einen defizitären Bereich in einen wirtschaftlichen zu überführen, und zwar allein, mit Partnern und notfalls auch mit Partnern anderer Verkehrsträger. Ziel sei eine Stärkung des gesamten Güterverkehrs.

Bezüglich der Räume Kiel, Lübeck und Brunsbüttel betont Herr Latsch sodann, dass dies Beispiele für die Möglichkeit des Einsatzes von Ganzzügen seien, von denen man glaube, dass man dort noch mehr Marktpotenzial ausschöpfen könne, Kundenstrukturen mit offensiven Angeboten generieren könne.

Die Gespräche - so fährt Herr Latsch fort - liefen im Wesentlichen über die wirtschaftliche Darstellbarkeit der Verkehre, und zwar für Dritte genauso wie für die DB AG. Zum Teil hätten kleinere Unternehmen aber andere Kostenstrukturen und könnten zum Teil auch etwas flexibler arbeiten; sie hätten auch andere Entgelttarifstrukturen. Die DB AG zahle ja nach bundesweiten Entgelttarifen; andere Unternehmen - zu denken sei zum Beispiel an die AKN - hätten hier eigene Betriebstarife. Mit der DB-Netz sei vereinbart - so wiederholt Herr Latsch -, dass die Infrastruktur aufrechterhalten bleibe - dies aber sicherlich nicht in alle Ewigkeit - und dass nach anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gesucht werde.

Zum Stand der Verhandlungen mit den NE-Bahnen erklärt Herr Hinrichs, dass er zuvor schon die Hoffnung geäußert habe, dass Ergebnisse mit einer „schwarzen Eins“ hinzubekommen seien, dass er aber befürchte, dass auch die von ihm genannten interessierten Dritten dabei an Grenzen stoßen würden. Aber in jedem Fall stelle sich die Bahn der Diskussion mit allen Interessierten, um in irgendeiner Form doch noch etwas zu bewegen. Zu Padborg weist Herr Hinrichs zunächst darauf hin, dass man bereits die Einsatzstelle von Flensburg nach Padborg verlegt habe, und betont, man werde in einem weiteren Schritt versuchen, die Verkehre, die für die Schiene sehr interessant seien, so schnell wie möglich über Padborg in einem Service- und Logistikzentrum auf die Schiene zu lenken. Dies sei ganz eindeutiges Ziel der DB AG.

Dabei könnten dann auch die Flensburger Bedürfnisse - so Herr Hinrichs auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch - über Padborg mit berücksichtigt werden.

Auf weitere Fragen der Abgeordneten Sassen, Maurus und Poppendiecker führt Herr Latsch aus, dass man beim Sylt-Verkehr das Potenzial der Abfallwirtschaftsgesellschaft Nordfriesland tonnagemäßig mit in die Gespräche mit Dritten einbezogen habe. Er bitte aber um Verständnis, wenn er an dieser Stelle erklären müsse, dass man bezüglich der Inhalte der Gespräche heute nicht weiter gehen wolle. Zunächst müssten die Gespräche mit den möglichen Partnerunternehmen geführt werden. Sollte man in dieser Beziehung jedoch Unterstützung benötigen, werde man sich auch gern an die Politik wenden. Zur Frage der Güterverkehrsströme über Puttgarden sei sicherlich der weitere Ausbau der Infrastruktur zum Beispiel in Form einer festen Fehmarnbelt-Querung zu sehen - hier würden die Entscheidungen auf politischer Ebene bekanntlich in 2002 erwartet -, aber unabhängig davon sei es eben Tatsache, dass der Güterverkehr heute im Wesentlichen über Lübeck laufe und in absehbarer Zeit nach allen Schätzungen Wachstumsraten von 30 % erwarten lasse. Nach diesen Schätzungen würde die Nettotonnage von jetzt 23 Millionen t auf etwa 32 Millionen/33 Millionen t steigen. Diese Werte müssten zunächst einmal abgefangen werden. Auch hier stelle sich das Erfordernis der wirtschaftlichen Darstellbarkeit und erhebe sich die Frage, wie die Kapazitäten erhöht werden könnten beziehungsweise wie die Verkehre schneller abgewickelt werden könnten.

Herr Latsch geht sodann noch einmal darauf ein, dass zurzeit rund 7.000 Kunden von der DB Cargo bedient würden. Vor diesem Hintergrund sei es sicherlich verständlich, dass wegen der Kürze der Zeit die zum 31. Dezember 2001 ausgesprochenen Kündigungen der Geschäftsverbindungen zwischen der DB AG und diesen Unternehmen nicht in jedem Fall im direkten persönlichen Kontakt erfolgen konnten, zumal man gleichzeitig fristgerechte und rechtlich saubere Bedienungskündigungen aussprechen wollte. Deshalb habe man sich entschieden, generell zum 31. Dezember 2001 zu kündigen, aber parallel dazu Alternativen mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch mit den Kunden zusammen zu erarbeiten. - Die Frage der Vorsitzenden, Abg. Strauß, wie vielen Kunden in Schleswig-Holstein gekündigt worden sei, beantwortet Herr Hinrichs mit 350. - Herr Latsch betont noch einmal, dass man mit vielen Kunden im direkten Gespräch stehe und dass man versuche, diese Gespräche mit den Kunden direkt und auch zusammen mit den IHKS zu führen.

Herr Hinrichs ergänzt die Ausführungen mit Hinweisen darauf, dass man keine Strecken abbestelle und auch keine Gleisanschlüsse, sondern dass die DB Cargo die Bedienung in bestimmten Bereichen einstelle. In dieses „Vakuum“ könnten dann jederzeit interessierte Dritte hinein. Es sei richtig, dass es bei den Kündigungen vorgekommen sei, dass die Vertriebsmitarbeiter der DB Cargo schon einmal im Vorgriff den einen oder anderen Kunden präventiv

angerufen und „vorgewarnt“ hätten, dass er eine Kündigung erhalten werde. Er glaube aber, dass dies nicht unfair gewesen sei. Zum Thema „Wettbewerb auf der Schiene“ stellt Herr Hinrichs noch einmal klar, dass sich auch die DB Cargo diesem Wettbewerb stelle, dass der Wettbewerb aber explizit im Ganzzugverkehr stattfinde. Nur daran hätten Dritte Interesse. Kein Dritter habe Interesse daran, das „Geschäft“ des so genannten Einzelwagenverkehrs zu betreiben. Über diesen Bereich spreche man aber und hier sei es auch für Dritte - genauso wie bisher für die DB Cargo - schwierig, das betriebswirtschaftlich vernünftig abzubilden. Dies sei eben das eigentliche Problem in der gesamten Diskussion. Die nächsten Verhandlungen mit interessierten Dritten seien für den 18., den 25. und den 27. Juli geplant.

Nach entsprechenden Bemerkungen der Vorsitzenden, Abg. Strauß, signalisieren die Vertreter der DB AG weiterhin ihre Bereitschaft zum direkten Dialog mit den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Anhörung zur HVV-Verbundraumausweitung und zum Schleswig-Holstein-Tarif

hierzu: Umdrucke 15/983, 15/984, 15/1089, 15/1237, 15/1258, 15/1261 und 15/1264

Für das Projektteam mobilité Unternehmens- und Kommunalberatung führt Herr Sarnes einleitend aus, dass die Fragen der HVV-Verbundraumausweitung und der Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs als Ganzes zu sehen seien. Dies gelte sowohl für die inhaltliche als auch für die zeitliche Verzahnung beider Projekte. Geplant sei, die Umsetzung des Schleswig-Holstein-Tarifs bis Ende 2002 fertig zu bekommen. Im Augenblick sei man dabei, die Umsetzung des landesweit einheitlichen Tarifs in den beiden Tarifregionen Kiel und Lübeck vorzubereiten, sodass zeitgleich mit der geplanten Ausweitung des HVV der SH-Tarif auch in Kiel und in Lübeck, einschließlich des Umlandes, gelten könne. Bezüglich der Aufgaben im Bereich HVV sei es Aufgabe von mobilité gewesen, das HVV-Tarifmodell, wie es heute existiere, an die Belange der Hamburger Umlandkreise anzupassen. Darüber hinaus sei man aufgefordert gewesen, den Übergang zum künftigen Schleswig-Holstein-Tarif gleich mit zu konzipieren und eine kundenfreundliche und wirtschaftlich tragbare Lösung zu erarbeiten. Weiter habe zu der Aufgabe die Berechnung der mit der Verbundraumausweitung beziehungsweise mit dem Schleswig-Holstein-Tarif verbundenen Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste gehört. - Die Stellungnahme ist schwerpunktmäßig in den Umdrucken 15/983 und 15/984 wieder gegeben.

Dem schließen sich die Stellungnahmen des Hamburger Verkehrsverbundes durch Herrn Aigner, der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft durch Herrn Wewers und des Kreises Segeberg, vertreten durch Landrat Gorrissen - zugleich als Sprecher der vier Hamburger Umlandkreise -, an (s. Umdrucke 15/1258 ,15/1264 und 15/1261). - Landrat Gorrissen nimmt zudem kurz zu dem vorhergehenden Tagesordnungspunkt Stellung, und zwar zur Kündigung der Verträge der DB Cargo zum 31. Dezember 2001. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Situation der Nienburger Glas GmbH mit ihrem Werk in Wahlstedt hin. In Wahlstedt kämen rund 80.000 t auf die Schiene, davon rund 60.000 t für die Nienburger Glas. Wenn diese Güter im nächsten Jahr auf die Straße verlagert werden müssten, würde dies bis zu 20 LKW pro Tag auf der Straße bedeuten. Nach der ausgesprochenen Kündigung müsse sich die Nienburger Glas nunmehr schnell entscheiden, wie ihre Logistik in Zukunft aussehen solle. Die DB Cargo habe im Falle dieses Beispiels auch mit der AKN Gespräche geführt. Die Vertreter

der DB hätten in ihren Ausführungen jedoch nichts zu den Bedingungen gesagt. In diesem Fall der Nienburger Glas sei es so, dass die DB Cargo von Bremen bis Wahlstedt einen Preis verlangt habe, der minimal über dem des Transports per LKW gelegen habe. Nach dem von der DB Cargo jetzt angestrebten Modell der Ganzzüge sei die Situation so, dass der Ganzzug von Bremen bis Maschen fahren solle und das hierfür nach wie vor der gleiche Preis wie zuvor verlangt werde. Hinzu käme dann der Preis des Transports von Maschen nach Wahlstedt, der dann von einem dritten Unternehmen verlangt werde. Hier sei sicherlich vorstellbar, dass der Transport für ein Drittunternehmen auf dieser Teilstrecke nicht wirtschaftlich sein könne. Wolle man den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern, müsse hier schnell Abhilfe geschaffen werden, weil sich auch die Nienburger Glas schnell für ihr künftiges Logistiksystem entscheiden müsse. Er halte es diesbezüglich für hilfreich, wenn die Landesregierung auch in diesem Fall unterstützend tätig werden könne. Bekanntlich gehe es in den Kreisen um erhebliche Gütermengen, bei denen sich die DB auch schnell „bewegen“ müsse.

In der folgenden Aussprache zur HVV-Verbundausweitung und zum SH-Tarif erwidert Herr Sarnes zunächst auf Fragen von Abg. Hentschel, dass die zurzeit in den Regionen Kiel und Lübeck laufenden Arbeiten die erste Umsetzungsstufe des SH-Tarifs seien und dass die zweite Umsetzungsstufe rasch folgen solle. Darüber hinaus diskutiere man zurzeit, ob die Tarifregionen in den vier Kreisen Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Dithmarschen und Steinburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg in der nächsten Stufe diesbezüglich möglichst ebenfalls rasch berücksichtigt werden sollten. Es könne durchaus sein, dass die Maßnahmen in diesen genannten Regionen im Herbst starteten und in etwa einem Jahr umsetzungsreif seien. Die Entwicklungen bezüglich des von der DB AG für das nächste Jahr geplanten neuen Preissystems und dessen Auswirkungen könnten eingefangen werden, wenn der SH-Tarif schon in weiten Teilen des Landes eingeführt sein werde. Vor diesem Hintergrund stelle sich natürlich die Frage, was mit den dann noch „offenen“ Tarifregionen in Schleswig-Holstein geschehen solle. Denn dort könne ja die Situation eintreten, dass der Bahntarif zunächst noch eingeführt werden müsse und später auf den SH-Tarif umgestiegen werden könne. Insoweit überlege man gegenwärtig, ob es Möglichkeiten gebe, den Tarif der DB AG schon Ende 2002 komplett abzulösen. Hierbei handele es sich aber um einen Gesichtspunkt, der in der ganz aktuellen Diskussion sei. Das Bahncard-Thema habe man in den Erörterungen bislang noch offen gelassen, weil man nicht gewusst habe, ob die DB AG zum Jahr 2002 Maßnahmen plane. Vor einhalb Monaten habe ja noch der Eindruck vorgeherrscht, dass im Bereich der Bahn erst 2004 Neuerungen kommen würden. Bezüglich der Bahncard sei es auch möglich, den 25 %igen Rabatt zu gewähren - dabei sehe man aber zumindest für die Städte Kiel und Lübeck Probleme - oder aber eine Schleswig-Holstein-Card für den Regionalverkehr als Ersatz für die Bahncard zu schaffen. Dieser Punkt werde letztlich aber auch von den Verhandlungen mit der

DB AG abhängen. Diesbezüglich werde man sich in den nächsten Monaten intensiv um Lösungen bemühen.

Abg. Eichelberg weist vor dem Hintergrund der präsentierten Modelle darauf hin, dass es dem Geist und den Zielen der zur Metropolregion Hamburg verabschiedeten Planungen entspreche, nunmehr in Schleswig-Holstein umsteigefreie Verbindungen bis zum Hamburger Hauptbahnhof sowie auch die Aufnahme von Fahrgästen der Regionalexpress-Züge auf der Strecke Lübeck-Hamburg in Ahrensburg zu ermöglichen. Abg. Eichelberg verweist hierzu auf den von der Vorsitzenden, Abg. Strauß, und ihm mit Umdruck 15/1237 vorgelegten Antrag. - Nach einer kurzen Aussprache nimmt der Ausschuss den Antrag der Abgeordneten Strauß und Eichelberg in folgender veränderter Fassung einstimmig an:

„Das Wirtschaftsministerium wird aufgefordert, bei seinen Verhandlungen über die Ausweitung des HVV-Gebietes nach Schleswig-Holstein hinein zu berücksichtigen, dass

1. umsteigefreie Verbindungen für die Bevölkerung auf der Strecke Kaltenkirchen-Ulzburg-Hamburg bis zum Bahnhof Hamburg-Hauptbahnhof möglichst umgehend eingerichtet werden,
2. die Regionalexpress-Züge auf der Strecke Lübeck-Hamburg zum Winter 2001 auch in Ahrensburg (HVV-Gebiet) Fahrgäste aufnehmen können.“

Die Ausschussmitglieder stellen hierzu ebenfalls einmütig fest, dass diese Wünsche dem Geist und den Zielen der gemeinsam von den Regierungen in Kiel, Hannover und Hamburg verabschiedeten Planung „Metropolregion Hamburg“ entsprechen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 15:00 Uhr.

gez. Roswitha Strauß

Vorsitzende

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer