



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Bahnausschreibungen und Regionalisierungsmittel

1. Welche Verträge für welche regionalen Bahnstreckenabschnitte haben noch welche Laufzeiten?
2. Wann wurden die jeweiligen Verträge mit welcher Laufzeit und mit welcher Gesellschaft abgeschlossen?
3. Wann müssten die Verträge gekündigt werden, damit Neuausschreibungen möglich sind ?

Die Angaben zu den Fragen 1. bis 3. sind der folgenden tabellarischen Übersicht zu entnehmen:

Bahnstreckenabschnitt	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Abschluss des Vertrags	Laufzeit bis	Kündigungsfristen
1. Kiel - Husum	NOB GmbH	1999	2010	./.
2. Husum - Bad St. Peter-Ording	NOB GmbH	1999	2010	./.
3. Kiel - Neumünster	NOB GmbH	1999	2010	./.
4. Kiel - Flensburg	DB Regionalbahn SH GmbH	1999	2010	./.
5. Bad Oldesloe - Neumünster	AKN und Hamburger Hochbahn AG	2000	2011	./.
6. Heide - Büsum	AKN Eisenbahn AG	2000 neu 2003	2003 2011	./.
7. übrige Strecken der DB Netz AG	DB Regionalbahn SH GmbH	1999	15.12.03	9 Monate vor Ablauf

*) befristeter Vertrag, Beendigung ohne Kündigung
 **) Das Land verhandelt derzeit über einen Folgevertrag, der auf eine schrittweise Ausschreibung des gesamten Netzes in SH, entsprechend dem im LNVP-Entwurf 2003 bis 2007 dargestellten Wettbewerbskonzept, abgestimmt sein wird.

4. Welchen Einfluss haben die Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes (veränderter Zeitrahmen) auf welche Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein?

Die nach dem eingeleiteten Gesetzgebungsverfahren vorgesehene Revision der Regionalisierung (Bundesratsinitiative auf Antrag Schleswig-Holsteins) führt für Schleswig-Holstein nicht zu einer Kürzung, sondern zu einer Erhöhung der Gesamtmittelzuweisung an Regionalisierungsmitteln (§ 8 Abs. 1 und Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG)), weil für das Land bei der Verteilung der Mittel für SPNV-Leistungen nach § 8 Abs. 1 RegG ein höherer Ausgleichsbedarf festgestellt worden ist. Auch wenn eine Erhöhung dieser Mittel eine entsprechende Erhöhung der Ausgleichszahlungen nach dem Verkehrsvertrag mit der DB Regionalbahn SH GmbH zur Folge hat, könnten sich auf Grund der bereits erfolgten und zukünftig vorgesehenen Vergabe von SPNV-Leistungen im Wettbewerb mittel- und langfristig für das Land größere finanzielle Spielräume ergeben, wenn dabei niedrigere Ausgleichszahlungen erzielt werden.

Die nach der Revision verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 RegG fallen niedriger aus als nach dem geltenden Regionalisierungsgesetz; sie steigen durch die Festlegung eines Dynamisierungssatzes ab 2004 wieder an, und es besteht auch hier Planungssicherheit. Über die Verwendung dieser Mittel ab 2003 wird mit der Beschlussfassung des Kabinetts über den Zweiten Landesweiten Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (LNVP 2003 bis 2007) sowie im Zuge der Haushaltsberatungen bis zum Jahresende 2002 entschieden.

5. Wie sollen die von der Bahn AG für den Winterfahrplan 2002/2003 vorgesehenen Streichungen von Fernverkehrsverbindungen zwischen Hamburg und Flensburg sowie zwischen Hamburg und Puttgarden/Skandinavien durch Nahverkehrsverbindungen kompensiert werden und wie hoch sind die Kosten dafür?

Für die Strecke Hamburg - Flensburg verhandelt die Landesregierung mit der DB AG im Rahmen der Gespräche über den Folgevertrag für die verbleibenden SPNV-Leistungen der DB AG auch über das zukünftige Fernverkehrsangebot. Zugleich finden mit Hamburg Verhandlungen über den Ersatz der länderübergreifenden InterRegio-Leistungen statt. Dabei werden u. a. stündliche RE-Leistungen zwischen Flensburg und Neumünster (dort Anschluss an den RE Kiel – Hamburg) sowie durchgehende RE-Leistungen Flensburg – Hamburg mindestens in der Hauptverkehrszeit angestrebt. Genaue Kosten können erst genannt werden, wenn nach Abstimmung mit Hamburg klar ist, wie viele Züge von Flensburg bis Neumünster bzw. bis Hamburg fahren.

Auf dem Korridor Hamburg – Puttgarden entfällt ein Zugpaar im Winterhalbjahr, für welches kurzfristig kein Ersatz geschaffen wird. Das Land plant aber mittelfristig die Wiederaufnahme eines SPNV-Taktverkehrs nach Fehmarn.

6. Gilt weiterhin die Aussage des Verkehrsministers, dass bei weiteren Streichungen von Fernverkehrsverbindungen durch die Bahn AG vorzeitig diese Strecken ausgeschrieben werden?

Die Landesregierung hat Ende 2001 als erstes Bundesland ein Wettbewerbskonzept vorgelegt, das bis 2009 die schrittweise Ausschreibung sämtlicher Schienenstrecken in Schleswig-Holstein vorsieht. Dieser Zeitplan wird auch in Abhängigkeit von ggf. veränderten Rahmenbedingungen (Spektrum alternativer Anbieter, Fernverkehrsangebote der DB AG u. a.) laufend überprüft werden.

7. Welche Ausschreibungszeitpunkte sind z. Zt. für die Ausschreibung für die drei Hauptlinien (HH - Niebüll, HH - Flensburg/Kiel, HH - Lübeck/Puttgarden) vorgesehen? Gibt es Verschiebungen? Wenn ja, aus welchem Grund?

Folgende Ausschreibungszeitplanungen sind vorgesehen:

- das Netz West (HH - Niebüll) im Jahr 2002 (Betriebsaufnahme 2005),
- das Netz Ost (HH – Lübeck - Puttgarden) im Jahr 2005 (Betriebsaufnahme 2008/2009),
- das Netz Mitte im Jahr 2009 (Betriebsaufnahme 2013/2014).

Verschiebungen sind bislang nicht vorgesehen.

8. Wann ist das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck/Travemünde abgeschlossen?

Für drei der insgesamt vier Planfeststellungsabschnitte laufen derzeit bereits die Planfeststellungsverfahren. Bis Ende 2002 sollen die Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, so dass bei einem Baubeginn ab 2003 die Inbetriebnahme der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde Ende 2006 erfolgen kann.

9. Wann werden die Planungen für die Strecke Lübeck - Puttgarden aufgenommen?
10. Sind die Entscheidungen für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg -Lübeck bzw. Puttgarden abhängig von der Entscheidung über den Bau der festen Fehmarn-Belt-Querung?

Antwort auf die Fragen 9. und 10.

Die Elektrifizierung der Teilstrecke Hamburg - Lübeck –Travemünde hat zur Verbesserung der Hinterlandanbindung des Ostseehafens Lübeck und des Überseehafens Hamburg eine eigenständige Bedeutung und ist daher unabhängig von der Entscheidung über eine feste Fehmarnbeltquerung vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zur Bewertung für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden.

Der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung der nach Norden anschließenden Strecke von Lübeck bis Puttgarden steht dagegen in engem Zusammenhang mit dem Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung. Dieses Vorhaben hat das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr ebenfalls für die Aufnahme in einen neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Mit den Planungen für die Anschluss-Strecke kann frühestens nach Vorliegen der noch ausstehenden politischen Entscheidung über eine feste Fehmarnbeltquerung begonnen werden.