



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Verkehrsvertrag Netz West, Hamburg - Westerland

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Schleswig-Holsteinischen Landeszeitung vom 20.12.2006 wird berichtet, dass nicht näher benannte Fachleute schon lange vorhergesehen hätten, dass das Angebot der NOB Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) für die Strecke Hamburg – Westerland von vornherein nicht auskömmlich gewesen sei (sh:z v. 20.12.2006, *NOB fordert Nachschlag*, S. 3)

1. Teilt die Landesregierung die zitierte Auffassung, wenn ja, warum und wenn nein, warum nicht?

Nein. Der wesentliche Unterschied der damaligen Angebote, der zu den Preisunterschieden geführt hat, resultierte aus unterschiedlichen Einschätzungen der Tarifergiebigkeit, also der Frage, wie hoch die Einnahmen pro Person und Tarifkilometer sein werden. Die DB AG hatte eine geringere Tarifergiebigkeit kalkuliert als die NOB. Die Kostenkalkulation wurde damals von der Vergabekommission besonders geprüft. Die Vergabestelle hat der NOB mit Schreiben vom 20.01.2003 detaillierte Nachfragen gestellt. Die NOB beauftragte ein Gutachterbüro mit der Plausibilitätsprüfung ihrer Werte. Das Gutachten (Abschätzung der erwartbaren Verkehrserlöse für das SPNV-Teilnetz West“ des Institutes WVI Prof. Dr. Wer-muth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom Dezember 2002) bestätigt die Plausibilität der von der NOB zugrunde gelegten Tarifergiebigkeit.

Die LVS hat schließlich die Erlöskalkulation der NOB einer eigenen Plausibilitäts-

überprüfung unterzogen. Aufgrund einer Auswertung relevanter Preisstufen im SH-Tarif hat sie dabei ermittelt, dass die Angaben der NOB ambitioniert, aber möglich sind. Auch auf Strecken, die von der NOB bereits bedient wurden, wurde das erwartete Fahrgastaufkommen übertroffen. Insofern gab es keine Anhaltspunkte, dass es sich bei dem NOB-Angebot um ein nicht auskömmliches Angebot handelt.

2. Wie haben sich die Ausgaben des Landes für den Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Hamburg – Westerland und die Menge der dort erbrachten Verkehrsleistungen entwickelt, seitdem die NOB dort den Schienenpersonennahverkehr erbringt—jeweils verglichen mit entsprechenden Zeiträumen bevor die NOB den Betrieb übernahm?

2005, Verkehrsunternehmen: DB AG

	Zug-km
Hamburg	90.445
Schleswig-Holstein	4.246.613
Summe	4.337.057

2006, Verkehrsunternehmen: NOB

	Zug-km
Hamburg	111.465
Schleswig-Holstein	4.083.384
Summe	4.194.849

Gegenüber dem Jahr 2005 hat das Land in 2006 rd. 38% weniger an Ausgleichsleistungen gezahlt. Allerdings hat die NOB mit Schreiben vom 10.07.06 und 13.07.06 Nachforderungen mit unterschiedlichen Begründungen für Mehrforderungen in Höhe von 8,4 Mio. € erhoben.

3. Trifft es zu,
- dass das Land bereits in der Ausschreibung zusicherte, dass bis Ende 2005 die Bahnhöfe Heide und Niebüll aus- und/oder umgebaut werden sollten und
 - dass das Land der NOB einen Ausgleichsanspruch zugestanden hat, falls die Arbeiten sechs Monate nach Betriebsaufnahme nicht wesentlich fertig gestellt seien?

Wenn ja,

- wurden die Arbeiten fristgerecht wesentlich fertig gestellt,
- falls dies nicht geschah, warum nicht, wann sollen sie beginnen und abgeschlossen werden, und wie hoch ist nach Ansicht der Landesregierung der Ausgleichsanspruch der NOB für die ihr aus der Verzögerung der Bauarbeiten entstehenden zusätzlichen Kosten?

In der Ausschreibung wurden diese Zusicherungen nicht gegeben. Das Land sieht deshalb auch keinen Ausgleichsanspruch.

4. Trifft es zu, dass im Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der NOB vereinbart wurde, dass die Hochbrücke Hochdonn zweigleisig mit bis zu 70 km/h befahren werden könne?

Wenn ja,

- warum wurde Brücke nicht fristgerecht entsprechend ausgebaut,
- wann soll der vertragsgerechte Ausbau beendet sein,
- hat das Land der NOB für die zusätzlich entstehenden Kosten einen Ausgleichsanspruch zugestanden, falls die Hochbrücke zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht entsprechend ausgebaut sei, und
- wie hoch ist dieser Ausgleichsanspruch nach Ansicht der Landesregierung?

Es wird im Verkehrsvertrag lediglich festgelegt, dass die Fahrtzeit neu berechnet wird, wenn die Hochbrücke nicht zweigleisig mit 70 km/h befahrbar ist. Dies ist erfolgt. Ein darüber hinaus gehender Anspruch besteht nicht.

5. Trifft es zu,
- dass im Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der NOB vereinbart wurde, dass die NOB auf den Strecken Elmshorn – Itzehoe und Itzehoe – Westerland exklusiv den Schienenpersonennahverkehr im Auftrag des Landes betreiben solle,
 - dass der Fahrbetrieb gemäß der Ausschreibung in einem durchgängigen 1-Stunden-Takt ablaufen solle und
 - dass die NOB Züge aus diesem Takt herausnehmen musste, weil der DB AG die entsprechenden Trassen für IC-Züge zugeteilt wurden?

Wenn ja,

- warum wurden, nach Kenntnis der Landesregierung, der DB AG Trassen zugeteilt, die für den Schienenpersonennahverkehr des Landes exklusiv der NOB zustehen,
- wie beurteilt die Landesregierung diese Gründe,
- entstehen der NOB nach Ansicht der Landesregierung Mindererlöse, weil die NOB aus Gründen, die sie nicht zu verantworten hat, vom vorgeschriebenen 1-Stunden-Takt abweichen muss (wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht), und
- hat die NOB nach Ansicht der Landesregierung einen Ausgleichsanspruch gegenüber dem Land, weil die Vorgaben aus der Ausschreibung nicht mehr eingehalten werden (wenn ja, warum und wie hoch ist er, wenn nein, warum nicht)?

Laut Verkehrsvertrag hat die NOB während der Vertragslaufzeit eine Exklusivität bezüglich vom Land bestellter SPNV-Verkehre im Bereich Itzehoe – Westerland und für den Abschnitt Elmshorn – Itzehoe eine Exklusivität für vom Land bestellte Express-SPNV-Leistungen.

Laut Verkehrsvertrag war eine durchgehende Express-Linie Hamburg - Westerland im Einstudentakt vorgesehen.

Die NOB musste einzelne Züge in ihrer Taktlage um ca. eine halbe Stunde verschieben, da das OVG Münster der DB AG die Takttrassen zugesprochen hatte.

Die Landesregierung geht davon aus, dass der NOB hierdurch keine Mindererlöse entstanden sind, da die Nahverkehrsfahrgäste die im Takt verkehrenden IC-Züge ohne Zuschlag nutzen konnten. Diese Einnahmen werden der NOB zufließen. Insofern hat die NOB auch keinen weiteren Ausgleichsanspruch.

6. Trifft es zu, dass das Land der DB AG Zuwendungen für Verkehrsleistungen auf der Strecke Hamburg - Westerland zahlt oder bei der DB AG Verkehrsleistungen auf der Strecke Hamburg - Westerland kauft?

Wenn ja,

- für welche Leistungen zahlt das Land diese Zuwendungen bzw. welche Leistungen kauft das Land ein,
- wie viel zahlt das Land der DB AG hierfür jährlich,
- für welchen Zeitraum will das Land diese Zuwendungen leisten bzw. die o. a. Leistungen einkaufen,
- auf welcher Rechtsgrundlage leistet das Land diese Zuwendungen bzw. auf welcher Rechtsgrundlage kauft das Land die o. a. Leistungen ein,
- welche haushaltsrechtliche Ermächtigung hat die Landesregierung für diese Ausgaben und zu Lasten welches/r Haushaltstitel werden die Ausgaben geleistet und
- sieht die Landesregierung in diesen Zuwendungen bzw. diesen Leistungskäufen einen Konflikt mit den Vereinbarungen im Verkehrsvertrag Netz West, Hamburg – Westerland (Sylt) 2005 -2015—
wenn nein, warum nicht und
wenn ja,
 - warum,
 - warum zahlt die Landesregierung dann diese Zuwendungen bzw. kauft diese Leistungen ein, und
 - welche Ausgleichsansprüche der NOB an das Land entstehen nach Ansicht der Landesregierung wegen dieser Zuwendungen bzw. Leistungskäufe?

Die Regionalbahn (RB)-Verkehrsleistungen zwischen Itzehoe und Hamburg-Altona sind nicht Gegenstand des Verkehrsvertrages mit der NOB. Sie werden daher weiterhin von der DB AG gefahren und sollen erst im Rahmen der Vergabe des Teilnetzes Mitte Ende 2014 neu vergeben werden. Bis zu diesem Zeitpunkt zahlt das Land der DB AG aufgrund des im April 2003 abgeschlossenen Verkehrsvertrages einen entsprechenden finanziellen Ausgleich. Dieser beträgt für das Jahr 2006 rd. 10 Mio. € und wurde aus dem Haushaltstitel 0607 MG 02 682 12 gezahlt. Dem Verkehrsvertrag mit der DB AG hat der Finanzausschuss am 27. März 2003 zugestimmt. Die haushaltsrechtliche Ermächtigung ergibt sich aus § 19 Abs. 1 Haushaltsbegleitgesetz 2003.

Ein Konflikt mit dem Verkehrsvertrag der NOB besteht nicht, da der NOB-Vertrag zwischen Elmshorn und Itzehoe lediglich eine Exklusivität für vom Land bestellte Express-SPNV-Leistungen beinhaltet.

7. Trifft es nach Kenntnis der Landesregierung zu,
- dass die DB AG durch ihr Veto verhindert, dass auf der Strecke Hamburg – Westerland die Nutzung der Vereinbarungen des Tarifverbandes bundeseig-

ner und nichtbundeseigener Eisenbahnen (TBNE) angewendet werden können und

- dass hierdurch der Betriebszuschuss des Landes an die NOB höher ausfällt, als wenn die Vereinbarungen des TBNE angewendet würden?

Wenn ja,

- um wie viel Euro könnte der Betriebszuschuss des Landes an die NOB unter sonst gleichen Bedingungen sinken, wenn die Vereinbarungen des TBNE auf der Strecke Hamburg Westerland angewendet würden,
- weiß die Landesregierung, warum die DB AG dieses Veto eingelegt hat,
- wie beurteilt die Landesregierung die Gründe der DB AG,
- beabsichtigt die Landesregierung, sich bei DB AG dafür einzusetzen, dass die DB AG ihr Veto aufheben möge?

Der Landesregierung ist bekannt, dass in den Gremien des TBNE keine gültige Abstimmung stattgefunden hat, so dass die Einführung des TBNE-Wechseltarifs nicht möglich war. DB AG und NOB begründen dies damit, dass kein Wechselverkehrstarif abgebildet werden kann, wenn mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen denselben Streckenabschnitt befahren, bzw. auf oder nach diesen Streckenabschnitten weitere Tarife gelten. Im Falle der Marschbahn waren und sind beide Ausschlusskriterien gegeben. Daher ist nach Aussage der beiden Verkehrsunternehmen die Aufnahme der Strecke in den „Wechselverkehrstarif“ nicht möglich und es wurde stattdessen eine Tarifkooperation zwischen DB AG und NOB vereinbart.

Der Betriebszuschuss des Landes fällt nicht höher aus, solange die derzeitige Regelung (3-€-Entgelt im Rahmen der Tarifkooperation DB – NOB) gilt.

Da das NOB-Angebot auf Basis des TBNE-Wechseltarifs kalkuliert wurde und das Land keine Erhöhung des Betriebszuschusses aufgrund der Nichtanwendung des TBNE-Wechseltarifs veranlasst hat, würde der Betriebszuschuss nicht sinken.

Das Land ist über die LVS mit der DB AG, der NOB und dem TBNE im Gespräch, die derzeitige Situation zu verbessern. Die DB AG hat in diesen Gesprächen bislang mitgeteilt, sie sehe derzeit aus tariflichen und technischen Gründen keine Möglichkeit, das 3-€-Entgelt auf dem Hauptfahrchein im Preis zu integrieren.