



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU) und Manfred Ritzek (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe

Vorbemerkung der Fragesteller:

Am 7. November 2001 erklärt der Verkehrsminister Dr. Rohwer, dass die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe nicht termingerecht in Betrieb genommen werden kann.

1. Zu welchem Termin war die Inbetriebnahme geplant?

Am 27.04.2000 wurde der Bietergemeinschaft AKN Eisenbahn AG und Hamburger Hochbahn AG (HHA) der Zuschlag für die Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen auf der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe erteilt. Die DB Netz AG hatte ursprünglich erklärt, sie werde die Strecke zum Fahrplanwechsel 2001 wieder in Betrieb nehmen können. Mit Schreiben vom 28.07.2000 hat sie dann mitgeteilt, dass die geplanten Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur zum Mai 2002 für eine Wiederinbetriebnahme fertiggestellt sein würden. Dieser Termin wurde im Frühjahr 2001 noch einmal bekräftigt.

2. Seit wann sind der Landesregierung Verzögerungen bekannt und was sind die Gründe der Verzögerung?

Am 13.09.2001 hat der Vorstand der DB Netz AG die Maßnahmen zur Inbetriebnahme der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe beschlossen und danach am 25.09.2001 der Konzernvorstand der DB AG. Anschließend wurden von der Bahn interne vergaberechtliche Fragen und Abstimmungsnotwendigkeiten mit dem Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Finanzierung der Maßnahme problematisiert. Diese Problematik ist der Landesregierung Ende September eröffnet und erläutert worden.

3. Wann ist die Landesregierung aktiv geworden, als sich Terminverschiebungen anbahnten?

Die Landesregierung hat sofort nach Bekanntwerden der auftretenden Fragen mit allen Beteiligten der Bahn zahlreiche Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen geführt und auf umgehende Lösung der aufgetretenen Probleme gedrängt.

4. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Termine zu halten, und welche neuen Termine wurden wann geplant?

Die DB Netz AG hat am 11.12.2001 einen neuen Zeitplan mit einem fiktiven Baubeginn 02.01.2002 und einer Inbetriebnahme der Strecke Anfang August 2002 vorgelegt. Dieser Zeitplan setzt voraus, dass die weiteren Gespräche mit dem Eisenbahn-Bundesamt über die Finanzierung der Maßnahme kurzfristig abgeschlossen werden.

5. Wer ist verantwortlich für die Verzögerungen?

(Detailangaben über die einzelnen Aufgabenträger)

Die Reaktivierung der Strecke erfolgt durch die DB Netz AG. Zur Frage der Verantwortlichkeit innerhalb der DB AG vermag sich die Landesregierung nicht zu äußern.

6. Wie sieht die verbindliche Planung jetzt aus? Wer macht was bis wann?

Siehe Antworten auf die Fragen 4 und 5.

7. Welchen Termin beinhaltete die Ausschreibung zur Übernahme des Betriebes der Strecke?

Die Ausschreibung sah als Termin für die Übernahme des Betriebes den Monat September 2001 vor.

8. Welche Regressansprüche stellt der Betriebsführer für den Einnahmeausfall und das Vorhalten von Fahrzeugen wegen der Verzögerungen?

Die Betriebsführer machen Finanzierungskosten der Fahrzeuge geltend. Das Land und die Betriebsführer versuchen, die Fahrzeuge bis zum Betriebsbeginn Neumünster – Bad Oldesloe auf anderen Strecken einzusetzen.

9. Wer haftet für den Regressanspruch?

Aufgrund der vorvertraglichen Beziehungen zwischen dem Land und der Bieterge-

meinschaft sind die Rechtsansprüche gegenüber dem Land geltend zu machen. Das Land hat sich vorbehalten, Regressansprüche geltend zu machen.

10. Hat die Landesregierung diesen Regressanspruch gegen die DB-Netz bereits angemeldet?

Hierzu bedarf es zunächst der Konkretisierung durch die Bietergemeinschaft.

11. Fühlt sich der Anbieter der Ausschreibung noch an seinen Vertrag gebunden?

Ja.

12. Zu welchen Investitionskosten der Wiederertüchtigung der Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg hat sich die Landesregierung verpflichtet?

Die Stationen werden im Rahmen des Stationsprogrammes durch Mittel der DB Station & Service AG und Regionalisierungsmittel des Landes finanziert. Die Gesamtkosten betragen 1,6 Millionen Euro, davon Landeszuschuss etwa 135.000 €, Bundesmittel 1,05 Millionen € und DB AG-Mittel 370.000 €

Ob sich das Land an weiteren Investitionskosten beteiligt, wird derzeit geprüft.

13. Bleibt die Landesregierung bei den Kostenbeteiligungszusagen, zumal die DB A.G. Eigeninteressen für die Neueröffnung der Strecke hat?

Siehe Antwort auf Frage 12.

14. Aus welchen Mitteln sollen die Investitionen gezahlt werden?

Soweit Landesmittel betroffen sind, wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Bei den Bundesmitteln handelt es sich nach dem Finanzierungskonzept um Darlehen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.