



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Detlef Matthiessen

**und**

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **IC-Freigabe für SH-Tarif auf der Strecke Hamburg-Westerland**

Vorbemerkung des Fragestellers

Im Infoblatt „nah-sh“ Nr.2 vom Dezember 2006 der LVS ist auf Seite 4 zu lesen, dass die Landesregierung im Jahr 2006 der DB AG 999.000 Euro für die Freigabe der InterCity-Züge auf der Strecke Hamburg-Westerland für den SH-Tarif gezahlt hat.

1. Aus welchen Gründen hat die Landesregierung den Betrieb einer Fernverkehrslinie der DB AG auf der Strecke Hamburg-Westerland vom 11.12.2005 bis 10.12.2006 subventioniert?

Es wurde nicht der Betrieb einer Fernverkehrslinie der DB AG auf der Strecke Hamburg-Westerland subventioniert. Finanziert wurde in einem auf 2006 begrenzten Pilotprojekt die Anerkennung des Schleswig-Holstein-Tarifes (SH-Tarif) in den Fernverkehrszügen auf dieser Strecke. Dies war eine kundenfreundliche Entscheidung, die auch der Tourismusbranche und der Wirtschaft der gesamten Westküste zugute kam.

Wunsch des Landes, der LVS und auch des landesweiten Fahrgastbeirats war es, ab 2007 einen Zuschlag einzuführen, nach dessen Bezahlung Fahrkarten des SH-Tarifs auch auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein in den Fernverkehrszügen gegolten hätten. Diese Lösung scheiterte daran, dass sich die beteiligten Eisenbahnunternehmen nicht über eine entsprechende Einnahmeverteilung einigen konnten.

Der Intercity-Zug um 15:52 Uhr ab Westerland (Sylt) bleibt allerdings – wie schon vor Beginn des Pilotprojekts – bis Niebüll für SH-Tarif-Kunden nutzbar. Das gilt auch für den Intercity um 13:31 Uhr ab Niebüll nach Westerland (Sylt).

2. Wie groß ist der Verlust an Fahrgästen und Einnahmen für die NOB durch die zuschlagsfreie Nutzung der ICs im Nahverkehr auf der Marschbahnstrecke?

Es wurden keine Erhebungen darüber geführt, welcher Anteil an Fahrgästen mit einer SH-Tarif-Fahrkarte statt der NOB einen Fernverkehrszug genutzt hat. Die Aufteilung der Einnahmen aus dem SH-Tarif wird gerade geprüft. Voraussichtlich wird die NOB die Einnahmen aus dem Verkauf der SH-Tarif-Fahrkarten erhalten, die ihr nach dem Einnahmeverfahren, das zwischen den am SH-Tarif beteiligten Verkehrsunternehmen vereinbart wurde, zustehen. Dies soll unabhängig davon erfolgen, ob die SH-Tarif-Kunden die NOB oder den Fernverkehr genutzt haben. Ein Verlust an Einnahmen für die NOB läge in diesem Fall nicht vor.

3. Wie hoch ist die durchschnittliche Subvention der IC-Nahverkehrskunden im Vergleich zum durchschnittlichen Landeszuschuss pro Fahrgast in den Regionalzügen der NOB?

Eine Zählung der SH-Tarif-Kunden, die im Jahr 2006 den Fernverkehr genutzt haben, ist nicht durchgeführt worden. Deshalb können keine Angaben zum durchschnittlichen Zuschuss pro IC-Nahverkehrskunden gemacht werden; damit ist auch ein Vergleich nicht möglich.

4. Gibt oder gab es Beispiele aus anderen Bundesländern, wo der Betrieb von Fernverkehrslinien der DB AG von Landesregierungen subventioniert wird bzw. wurde?

Ja.

Anders als in Schleswig-Holstein wurde die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet, Nordhessen, Thüringen und dem westsächsischen Industriegebiet bezuschusst. Die Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen haben mit der DB AG vereinbart, diese Verbindung mit einem attraktiven Angebot aufzuwerten. Der Vertrag wurde für die Jahre 2003 bis 2006 geschlossen. Die Länder haben den Fernverkehr jährlich mit 13,4 Mio. € unterstützt. Dennoch hat die Bahn auf der Mitte-Deutschland-Verbindung Ende 2005 eine geringe Auslastung der Züge festgestellt. Das Verbindungsangebot auf der Strecke wurde deshalb ab 2006 reduziert.