



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Reaktivierung von Bahnstrecken in Schleswig-Holstein – Nachfrage zur Drucksache 18/2663

1. Welche Bahnstrecken und welche Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sollen bis 2020 in Schleswig-Holstein reaktiviert werden?

Antwort:

Die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten ist abhängig von der weiteren finanziellen Ausstattung der Bundesländer mit Mitteln aus dem Regionalisierungsgesetz und dem Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden (GVFG). Die weitere Entwicklung ist derzeit unsicher. Das Regionalisierungsgesetz ist zum 1. Januar 2015 ausgelaufen und wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Die GVFG-Mittel stehen nur noch bis zum 31.12.2019 zur Verfügung, eine Anschlussregelung ist noch nicht absehbar. Daher stehen die im LNVP 2013-2017 genannten unten aufgeführten Projekte unter den Vorbehalt weiterer Prüfungen und Finanzierung.

- Vergleichsweise weit fortgeschritten sind die Reaktivierungsüberlegungen für die Bahnstrecke **Kiel-Schönberg-Schönberger Strand**. Die AKN Eisenbahn AG führt für das Land Planungen durch, hat seit 2014 den Streckenabschnitt innerhalb Kiels vom Abzweig Kiel Süd bis Oppendorf gepachtet und dort bereits erste Investitionsmaßnahmen durchgeführt, die neben einer späteren Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aber auch dem dauerhaften Erhalt der Anbindung des Ostuferhafens dienen. Bei einer Entscheidung für die Reaktivierung würde eine Bahnstrecke mit einer Länge von ca. 24 km und den Stationen Kiel-Ellerbek, Kiel – Oppendorf, Schönkirchen,

- Probsteierhagen, Schönberg und Schönberger Strand – möglicherweise auch noch Passade und Fiefbergen in Betrieb genommen werden
- Ein weiteres Reaktivierungsprojekt ist die Bahnstrecke **Wrist-Kellinghusen**. Hier müsste auf einer Länge von ca. 2,2 km auf noch gewidmetem Gelände die Bahnstrecke wieder aufgebaut und elektrifiziert werden.
 - Ähnlich verhält es sich bei der Reaktivierung der Bahnstrecke **Rendsburg-Rendsburg-Seemühlen**, die Teil der ehemaligen Strecke Rendsburg-Husum ist und derzeit von der Stadt Rendsburg vorgehalten wird. Drei Haltepunkte sind vorgesehen: Rendsburg/Büdelsdorf Gymnasium Kronwerk, Rendsburg-Mastbrook, Rendsburg-Seemühlen. Die Schieneninfrastruktur (2,6 km) ist hier noch vorhanden.
 - Losgelöst von den o.g. Streckenreaktivierungen ist derzeit nur noch der Bau einer neuen Bahnstation **Lübeck-Moisling** (Strecke Hamburg-Lübeck) konkret in Vorbereitung.
 - Im Rahmen der Ausschreibung des Netz West (Hamburg-Westerland) wird ein optionales Angebot für SPNV-Betriebsleistungen auf der Bahnstrecke Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel eingeholt (parallel auch ein Angebot für eine Schnellbusverbindung). Falls diese Option beauftragt werden sollte, müsste die ca. 15 km Strecke Wilster-Brunsbüttel für den SPNV reaktiviert werden und mindestens zwei neue Haltepunkte errichtet werden (Wilster Mitte und Brunsbüttel).
2. Wurden oder werden für die in der Antwort auf Frage 1 genannten Bahnstrecken Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt? Falls ja, bitte die Ergebnisse einzeln auflisten und erläutern. Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Eine Kosten-Nutzen-Analyse wird in der Regel in Form der „Standardisierten Bewertung“ durchgeführt. Die Anwendung des Verfahrens der standardisierten Bewertung wird allerdings für Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von unter 10 Mio. € als nicht sinnvoll erachtet (vgl. ITP/VWI, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung, Version 2006). Für die genannten Strecken wurde für die Strecke Kiel – Schönberger Strand (> 10,0 Mio. €) eine Kosten-Nutzen-Analyse in Anlehnung an die standardisierte Bewertung durchgeführt. Der Wert liegt bei 1,3 und damit überwiegt der Nutzen. Für die Strecken Wrist-Kellinghusen und Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen (beide > 10,0 Mio. €) wurden auf Veranlassung der der NAH.SH GmbH im Rahmen der Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans (LNVP) 2013-2017 durch das Gutachterbüro ITP Intraplan Consult Grobabschätzungen durchgeführt, die zu einem positiven Ergebnis kamen (sehr geringe Betriebskosten, da Nutzung vorhandener Fahrzeuge und Personale und vergleichsweise überschaubare Investitionskosten), ohne allerdings einen genauen Wert für einen Nutzen-Kosten-Indikator liefern zu können