



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Detlef Matthiessen

und

## **Antwort**

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

### **Infrastrukturinvestitionen der DB AG in Schleswig-Holstein**

Vorbemerkung des Fragestellers:

In dem Papier der DB Netz AG, Stand 16.02.2007, zum Thema Infrastrukturinvestitionen in Schleswig-Holstein für 2007-2011 ist gut zu erkennen, dass Schleswig-Holstein 3,3% des bundesweiten Schienen-Netzes hat, aber nur 1,6% der Infrastrukturinvestitionen für das Bestandsnetz bekommt.

Gerade einmal 5% (18 Mio €) des Investitionsvolumen der DB Netz AG in Schleswig-Holstein (Bestandsnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen) von insgesamt 383 Mio € sind Eigenmittel der DB, also gerade mal 3,6 Mio € pro Jahr. Dem stehen jährliche Trasseneinnahmen von ca. 100-120 Mio € (ca. 30 Mio Zugkm des Nah-, Fern- und Güterverkehrs zu 4 € je km) gegenüber. .

Abgesehen von der großen Bedarfsplanmaßnahme Elektrifizierung Hamburg - Lübeck werden alle wichtigen Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) (Pinneberg - Elmshorn, 3. Gleis Ahrensburg, Ausbau Oldesloe-Neumünster als Umfahrung) bis nach 2011 zurückgestellt.

1. Was sind die Gründe für den vergleichsweise geringen Mittelansatz für Infrastrukturmaßnahmen der DB AG in Schleswig-Holstein für die Jahre 2007 – 2011?

Der Vergleich zwischen der Schienenstreckenlänge und dem Mittelansatz für Infrastrukturmaßnahmen der DB AG in Schleswig-Holstein hat wenig Aussagekraft, da insbesondere mehrjährige Vorhaben mit höherem Volumen in den letzten Jahren außer Betracht bleiben. Weiter müssen

- die unterschiedliche Topographie der Länder (so führen z.B. bergige Regionen zu höheren Investitions- und Instandhaltungskosten)
  - der bereits vorhandene Ausbauzustand und die erwartete Verkehrsentwicklung für die jeweiligen Strecken
  - die Auslastung, das Geschwindigkeitsprofil sowie die gewichtsmäßige Belastung der jeweiligen Strecken
- berücksichtigt werden.

Der Ausbauzustand des Schienennetzes in Schleswig-Holstein entspricht den heutigen Kapazitätsanforderungen, insbesondere wenn man die noch laufenden und geplanten Ausbau- und Sanierungsvorhaben einbezieht (z.B. Grundinstandsetzung der Eisenbahnhochbrücken in Rendsburg und Hochdonn, Elektrifizierung der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck/Travemünde mit dem zweigleisigen Ausbau des Schienenengpasses zwischen Bad Schwartau und Lübeck-Kücknitz sowie die anstehende Ertüchtigung der Strecke Kiel-Lübeck).

Für den zukünftigen Bedarf werden der Bau eines dritten Gleises Elmshorn-Pinneberg und der zweigleisige Ausbau Neumünster-Bad Oldesloe weiterverfolgt.

2. Hat die Landesregierung Erkenntnisse darüber, dass der mit Macht vom Vorstand der DB AG verfolgte integrierte Börsengang zu den geringen Eigenmitteln der DB Netz für die Bestandnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen geführt hat?

Nein.

3. Was wird die Landesregierung unternehmen, um die Forderung nach einem der Schienenstreckenlänge in Schleswig-Holstein entsprechenden Anteil an dem Investitionsvolumen der DB AG durch zu setzen?
4. Was wird die Landesregierung unternehmen, damit die vordringlichen Maßnahmen aus dem BVWP für den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein auch während der Laufzeit des BVWP bis 2015 auch umgesetzt werden?

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Die Landesregierung wird sich weiterhin gegenüber dem Bund und der DB AG für die bedarfsgerechte Realisierung der im BVWP verankerten Ausbauvorhaben einsetzen. Von höchster Priorität sind dabei die im BVWP priorisierten Vorhaben und die Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung.