



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

## **Antwort**

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

### **Bürgerbegehren Bahnhof Burg auf Fehmarn**

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Stadtvertretung der Stadt Fehmarn hat am 18.12.2008 beschlossen, am Steinkamp einen Bahnhofsvorplatz für einen Bahnhof in Burg auf Fehmarn zu realisieren. Am 7. Juni 2009 ist ein Bürgerbegehren zu dem Ergebnis gekommen, dass diese Entscheidung der Stadtvertretung aufzuheben ist.

1. Ist damit aus Sicht der Landesregierung auch eine Entscheidung gegen den Standort eines Bahnhofs am Steinkamp gefallen oder ist die Landesregierung der Auffassung, dass das Ergebnis des Bürgerbegehrens keine Auswirkungen auf den Standort des Bahnhofs hat? Wie begründet die Landesregierung ihre Auffassung?
3. Wie konkretisiert die Landesregierung die im neuen LNVP enthaltene Formulierung „Neubau Schienenanbindung Burg“ und welche alternativen Standorte für den Bahnhof Burg prüft derzeit die Landesregierung bzw. die Bahn AG?
5. Wird das Bürgerbegehren auch in der weiteren Planung des Landes - z.B. im Rahmen der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung berücksichtigt - und wie wird die Landesregierung sicherstellen, dass der weitere Prozess der Standortbestimmung für den Bahnhof in Absprache mit der Kommune erfolgt?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 3 und 5 zusammen beantwortet.

Das Bürgerbegehren richtete sich gegen die finanzielle Beteiligung der Stadt Fehmarn am Bau des Vorplatzes der geplanten Station „Fehmarn-Burg“ und

nicht gegen den Standort des Bahnsteigs, da dieser größtenteils auf im Eigentum der DB Netz AG befindlichen Flächen errichtet würde.

Grundlage der Entscheidung für den Standort „Am Steinkamp“ für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – mit optionaler Nutzungsmöglichkeit durch Fernverkehrszüge – sind die Landesweiten Nahverkehrspläne 1997, 2003 und 2008, welche die Reaktivierung der Strecke von Burg West (Betriebsbahnhof) nach Burg Stadt als Ziel der Landesverkehrspolitik beschreiben.

Im Zusammenhang mit der Entscheidung zum Bau der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) erfolgte 2008 eine Untersuchung sämtlicher Alternativen für den Bahnstandsstandort auf Fehmarn durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS). Diese bestätigte den ortsnahen Standort „Am Steinkamp“ als für die Bedienung der Insel Fehmarn mit Produkten des SPNV verkehrlich und wirtschaftlich vorteilhafteste Variante. In Folge des Bürgerbegehrens erfolgt auf Wunsch der Stadt Fehmarn erneut eine ergebnisoffene Prüfung des Bahnsteigstandorts an der Hauptstrecke Lübeck – Puttgarden. Darin werden nachfragerrelevante, technische und finanzielle Aspekte sowie Auswirkungen eines ortsfernen Haltepunktes bezüglich des vorgesehenen Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung zur FBQ im Vergleich zum ortsnahen Standort untersucht.

Die Ergebnisse der Prüfung werden im September 2009 erwartet und dann mit der Stadtvertretung Fehmarn diskutiert.

2. Wie hoch sind die bis jetzt entstandenen Kosten für das Projekt „Inselbahnhof“ und was geschieht nach dem Bürgerbegehren mit den vom Land bereits bewilligten Geldern für den Bahnhofsvorplatz?

Für Planungsarbeiten zur Errichtung der Station „Fehmarn-Burg“ wurden an das damit beauftragte Eisenbahninfrastrukturunternehmen AKN Eisenbahn AG Landesmittel in Höhe von 91.320 € ausgezahlt, weitere 31.260 € sind bewilligt. Im Rahmen eines zwischen LVS und DB Netz AG geschlossenen Finanzierungsvertrags über die Wiederinbetriebnahme des Gleisdreiecks Burg West – Burg Stadt sind 55.000 € für die erforderlichen Planungsarbeiten reserviert. Für die Planung des Bahnhofsvorplatzes wurden keine Landesmittel aufgewendet, da Vorentwurfs- und Genehmigungsplanung – wie bei kommunalen ÖPNV-Maßnahmen üblich – durch die Stadt Fehmarn beauftragt wurden.

4. Ist es aus Sicht der Landesregierung bzw. der Bahn AG möglich, als Alternative zu einem Bahnhof direkt in Burg auch einen Haltepunkt an der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden auf Höhe Burg zu realisieren und was sind im Einzelnen die konkreten Schwierigkeiten?

Der ortsferne Standort „Burg West“ an der Hauptstrecke Lübeck – Puttgarden wurde in der Untersuchung von 2008 verworfen, da er verkehrlich und kostenseitig ungünstigere Rahmenbedingungen aufwies als der zentrale Standort „Am Steinkamp“. Ausschlusskriterien waren die durch die ortsferne Lage bedingte ungünstige Prognose des Nachfragepotenzials, die fehlende kurzfristige Realisierbarkeit, fehlende Möglichkeiten einer einfachen Anbindung an das Straßennetz einschließlich der fehlenden Möglichkeit einer nicht stauanfälligen Verknüpfungstelle mit dem Zubringer-Busverkehr sowie die Notwendigkeit baulicher Anpassungen.

sungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zur FBQ mit dem Risiko verlorener Kosten.

Ob die Landesregierung im Zusammenhang mit dem Bürgerbegehren dennoch einen ortsfernen Haltepunkt „Burg West“ für den SPNV unterstützen kann, ist vom Ergebnis der erneuten Prüfung abhängig. Inwieweit die DB AG im Rahmen des Ausbaus der Hinterlandanbindung zur FBQ bereit ist, einen solchen Haltepunkt eigenwirtschaftlich zu realisieren, kann von der Landesregierung nicht bewertet werden.