



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

## **Antwort**

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

### **Kosten der Hinterlandanbindung einer festen Fehmarnbelt-Querung für Land und Kommunen**

Vorbemerkung des Fragestellers:

Für die Ostsee-Tourismusorte in Ostholstein besteht der worst-case in der Nutzung der vorhandenen Bahntrasse als Hinterlandanbindung einer möglichen festen Fehmarnbelt-Querung. Zwischen Bad Schwartau und Puttgarden befinden sich 41 Bahnübergänge. Selbst wenn statt 150 zusätzlichen Güterzügen wie früher prognostiziert nun nach Aussagen der Deutschen Bahn vom 22.6.2010 nur noch von 78 zusätzlichen Güterzügen ab 2018 auf der vorhandenen Trasse auszugehen ist, müssen die Bahnübergänge in enger Zeitfolge geschlossen werden. Um zu verhindern, dass Pendler und Feriengäste zu oft vor geschlossenen Bahnschranken stehen, müssten Unter- oder Überführungen gebaut werden. Nach einer Berechnung der Beratergruppe Verkehr und Umwelt (BVU) würden diese Umbaumaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ca. 145 Millionen € kosten.

1. Sind die betroffenen Tourismusgemeinden in Ostholstein in der Lage, aus ihren Haushalten ein Drittel der Gesamtkosten für Überführungen von Bahntrassen gemäß § 13 EKrG zu finanzieren? Wenn nicht, mit welchen Maßnahmen kann das Land die Finanzierung der Bauwerke unterstützen?
2. Welche Kosten kämen auf den Landeshaushalt zu, wenn an den o.g. Bahnübergängen jeweils Überführungen gebaut würden?

3. Welche Landes- bzw. Kreisstraßen wären betroffen und wer wäre jeweils der Straßenbaulastträger?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung, einschließlich sämtlicher Maßnahmen an den Eisenbahnkreuzungen, können erst ermittelt werden, wenn eine detaillierte Planung vorliegt. Eine solche Planung wird erst zu einem späteren Zeitpunkt vorliegen. Zurzeit führt die Abteilung Landesplanung des Innenministeriums ein Raumordnungsverfahren durch, in dem die Raumverträglichkeit verschiedener Trassierungsalternativen untersucht wird, einschließlich der Kreuzungen zwischen Straße und Schiene. Anzahl, Lage und Beschaffenheit von Eisenbahnkreuzungen, die beseitigt oder umgebaut werden müssen, werden Gegenstand des späteren Planfeststellungsverfahrens sein.

Gemeinden, Kreise oder kommunale Zusammenschlüsse, die als Baulastträger der kreuzenden Straße nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vorgeschriebene Kostenanteile zu tragen haben, können derzeit auf Antrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) und nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) vom Land Schleswig-Holstein gefördert werden. Einzelheiten zum Förderverfahren ergeben sich aus der Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein vom 21. April 2008 (Amtsblatt Schleswig-Holstein S. 394 – Gl. Nr. 6605.16). Die Landesregierung kann heute weder über die künftige Finanzkraft der dann betroffenen Kommunen, noch über die künftigen Belastungen des Landeshaushalts aus GVFG- und FAG-Förderungen Aussagen treffen.

4. Wie werden die Kosten der Unterhaltspflichten von Überführungsbauwerken an Eisenbahnanlagen aufgeteilt?

Die Unterhaltspflicht für Eisenbahnkreuzungen, unabhängig von ihrer Gestaltung als niveaugleiche Bahnübergänge oder als Über- bzw. Unterführungsbauwerke, ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz im §14 Abs. 1 geregelt. Demnach sind an Kreuzungen die Eisenbahnanlagen durch das jeweilige Eisenbahnunternehmen (den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur) und die Straßenanlagen durch den jeweiligen Straßenbaulastträger auf deren Kosten zu unterhalten und in Betrieb zu halten. Davon abweichende Regelungen können im Rahmen von Sondervereinbarungen zwischen den Kreuzungsbeteiligten getroffen werden.