



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Hans-Jörn Arp (CDU)

und

Antwort

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

Reaktivierung der Kiel-Schönberger Eisenbahn II

1. In wessen Eigentum stehen die Bahngleise / steht die Bahnstrecke zwischen Kiel und Schönberg bzw. Schönberger Strand?

Antwort:

Die Bahnstrecke Kiel Hauptbahnhof – Schönberger Strand wird derzeit in insgesamt vier Streckenabschnitten durch insgesamt vier Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben: DB Netz AG, Seehafen Kiel GmbH & Co KG, Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH und VVM Museumsbahn-Betriebsgesellschaft mbH.

2. Welche wesentlichen gesetzlichen Vorschriften gelten für die zur Verfügung Stellung einer solchen Strecke durch den Eigentümer?

Antwort:

Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen gemäß § 3 (1) Satz 2 und § 14 (1) ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren.

3. Sind Eigentümer und künftiger Betreiber nicht einig: wonach bestimmt sich der Preis für die Überlassung der Strecke? Wer bestimmt darüber?

Antwort:

Als zuständige Regulierungsbehörde überwacht die Bundesnetzagentur (BNetzA) den Zugang zu öffentlicher Eisenbahninfrastruktur.

4. Welche baulichen Veränderungen sind bei der Bahnstrecke Kiel - Schönberg im Falle einer neuen Nutzung im Einzelnen an welchen Stellen notwendig?

Antwort:

Die vorhandene Gleisinfrastruktur wird, im Benehmen mit der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Landeseisenbahnverwaltung Schleswig-Holstein, den Anforderungen an einen regelmäßigen Personenverkehr angepasst. Dies umfasst eine Sanierung des Oberbaus, teilweise des Unterbaus, die Einrichtung von Bahnhöfen in Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg, die Wiedererrichtung von Haltepunkten in Kiel-Ellerbek, Kiel-Oppendorf und Schönberger Strand, die Einrichtung moderner Leit- und Sicherungstechnik, sowie die technische Erneuerung der öffentlichen Bahnübergänge. Die Ausführung entspricht den gesetzlichen Regelungen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der Oberbauvorschrift für Nebenbahnen (OBriNe), sowie weiteren anerkannten Regelwerken.

5. Hält die Landesregierung angesichts des Umfangs der Erneuerungs- und Veränderungsmaßnahmen an der Strecke, der Verdoppelung der Höchstgeschwindigkeit des Zuges auf bis zu 100 Km/h, der Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen und des eigenen Anspruches umfassender Bürgerbeteiligung ein Planfeststellungsverfahren für die ganze Strecke für geboten?

Antwort:

Der Vorhabenträger, die Landeseisenbahnverwaltung und die Anhörungsbehörde sind der Auffassung, dass die Erstellung der Bahnhöfe und Haltepunkte, die Änderung der (technischen) Sicherung der Bahnübergänge, sowie eine Veränderung der vorhandenen Gleisstrasse >1m eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18a AEG, bzw. eines Plangenehmigungsverfahrens gemäß § 18b AEG bedürfen. Die zulässige Geschwindigkeit für Reisezüge auf einer Nebenbahn beträgt gemäß § 40 (2) 1 der Eisenbahnbau und -betriebsordnung (EBO) maximal 100 km/h, soweit die in den §§ 5,6,11, 15 (1), § 16 (1) und § 35 (4) EBO genannten Vorschriften eingehalten werden. Dies ist der Fall.

6. Welchen Wert hat es für die Landesregierung, wenn Gemeinden und der Kreis ein solches Planfeststellungsverfahren fordern?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Gemeinde Probsteierhagen ein Planfeststellungsverfahren für die Gesamtstrecke fordert? Hält die Landesregierung es für angezeigt, der Forderung nachzukommen?

Antwort:

Der Landesregierung ist eine entsprechende Resolution der Gemeinde vom 01.08.2013 bekannt. Über die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens entscheidet die Planfeststellungsbehörde – vgl. Antwort zu Frage 8.

8. Wer entscheidet, ob ein Planfeststellungsverfahren für die Gesamtstrecke durchgeführt wird?

Antwort:

Über den Umfang notwendiger Planfeststellungsverfahren entscheidet die zuständige Planfeststellungsbehörde, der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH).

9. Wer ist für die Unterhaltung und den Betrieb a.) der Bahnübergänge und b.) der Parkplätze und des Umfeldes der Bahnhöfe/Haltepunkte zuständig?

Antwort:

Die Unterhaltung und der Betrieb eines Bahnübergangs und dessen technischen Sicherung obliegt dem betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Unterhaltung des Straßenoberbaus in einer Entfernung > 3m von der Gleisachse obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

10. Was geschieht, wenn eine Gemeinde trotz eines Zuschusses die Mittel für den Bau und den Betrieb des erforderlichen Parkplatzes und des Bahnhofumfeldes nicht aufbringen kann?

Antwort:

Die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes und der Verknüpfungsanlagen liegt in der alleinigen Verantwortung der jeweiligen Kommune. Es steht ihr frei, den Umfang dieser Anlagen zu reduzieren. Die Fördermöglichkeiten betragen bis zu 75 % aus dem GVFG-Programm des Landes.

11. Wer ist für den Ausbau bzw. Neubau der Bahnübergänge zuständig? Was geschieht, wenn eine Gemeinde oder eine Privatperson die erforderlichen Mittel nicht aufbringen kann oder will?

Antwort:

Die Erneuerung der öffentlichen Bahnübergänge wird durch den Vorhabenträger getragen. Die Anzahl privater Bahnübergänge soll nach Möglichkeit reduziert werden. Der Vorhabenträger ist bestrebt, für die Nutzer privater Bahnübergänge einen individuellen Ausgleich herbeizuführen.

12. Wie hoch sind die Mittel, die bislang für Planung und Gutachten für die Strecke bereitgestellt wurden? Wer stellte die Mittel zur Verfügung?

Antwort:

Für die bereits erfolgten und die derzeit in Umsetzung befindlichen Planungsschritte hat das Land Schleswig-Holstein rund 1 Mio. € bereitgestellt.

13. Gibt es ein fertiges Bus-Bahn-Konzept für die Strecke? Wenn ja: von wann stammt das bislang gültige?

Antwort:

Das gemeinsam zwischen Land und Kreis Plön erstellte Bus-Bahn-Konzept dient als Ausgangsbasis für die Planung der zukünftigen ÖPNV-Anbindung der Region und stammt in seiner bisherigen Form aus dem Jahr 2010. Dieses dient bisher nur als konzeptionelle Grundlage und soll im kommenden Jahr weiter entwickelt und konkretisiert werden.

14. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Einnahmeverluste für die Verkehrsbetriebe Plön (VKP) durch den Betrieb einer Bahnstrecke?

Antwort:

Hierüber liegen der Landesregierung keine Kenntnisse vor.

15. Wer ist für den Busbetrieb und die Unterhaltung der Haltestellen als Zubringer für die Strecke zuständig? Welche Strecken sollen eingerichtet werden, wie hoch werden in etwa die Kosten – auch die laufenden – sein und wer muss dies bezahlen, wenn die Erlöse nicht auskömmlich sind?

Antwort:

Für den Betrieb des straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis zuständig, für die Unterhaltung der Haltestellen die Kommunen. Das Bus-Bahn-Konzept ist bisher in einem frühen Entwurfsstadium und soll erst noch konkretisiert werden. Für die endgültige Gestaltung des Busnetzes ist ausschließlich der Kreis verantwortlich.

16. Von welchen Kosten geht die Landesregierung für eine in Stand gesetzte Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand aus?

Antwort:

Die veranschlagten Investitionskosten betragen gemäß Vorplanung insgesamt rund 30 Mio. € und werden im Rahmen der anschließenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung derzeit präzisiert.

17. Welche Kosten pro Jahr erwartet die Landesregierung für den laufenden Betrieb der Strecke einschließlich Rücklagenbildungen? Wer trägt das Defizit?

Antwort:

Das Land geht von Betriebskosten für Verkehrsleistung und Infrastruktur in Höhe von 1,4 bis 1,7 Mio. € pro Jahr aus.

18. Mit wem und wie oft bei VKP und Kreis Plön wurden seit 2011 Gespräche über das Gesamtprojekt geführt?

Antwort:

Sowohl mit dem Kreis als auch den Verkehrsbetrieben des Kreises Plön besteht ein guter Kontakt. Es finden regelmäßig gemeinsame Gespräche und Abstimmungen statt.