



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

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

Reaktivierung von Bahnstrecken in Schleswig-Holstein

1. Welche Bahnstrecken und welche Bahnhöfe bzw. Haltepunkte wurden in Schleswig-Holstein in der 18. Wahlperiode reaktiviert? Wie hoch waren die Kosten und mit welchen Mitteln wurde dies finanziert? Bitte jeweils mit Kilometerangaben einzeln benennen.

Antwort:

Bisher wurden in der 18. Wahlperiode in Schleswig-Holstein keine Strecken reaktiviert. Auf der bisher nur im Güterverkehr genutzten Strecke zwischen dem Abzweig Kiel Süd und dem Kieler Ostuferhafen wird der Abschnitt bis zum neu angelegten Haltepunkt „Kiel Schulen am Langsee“ seit September 2013 wieder im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient. Die Kosten für den Bau des Haltepunktes betragen ca. 430.000 €. Neben dem Haltepunkt „Kiel Schulen am Langsee“ sind in der 18. Wahlperiode bisher 8 Bahnhöfe und Haltepunkte reaktiviert worden:

- Am 15.12.2013 wurde der Haltepunkt **Lübeck-Hochschulstadtteil** an der Strecke Lübeck – Büchen neu in Betrieb genommen. Für den Bahnsteig wurden ca. 650.000 € investiert, die mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Regionalisierungsmitteln finanziert wurden. Außerdem wird die durch die Hansestadt Lübeck bisher nicht vollständig umgesetzte Umfeldgestaltung mit GVFG-Mitteln in Höhe von ca. 200.000 € unterstützt.

- Am 14.12.2014 wurde der Bahnhof **Lübeck-Dänischburg IKEA** in unmittelbarer Nähe des seit Frühjahr 2014 bestehenden Einkaufszentrums eröffnet. Die Gesamtkosten wurden von IKEA mit ca. 5 Mio. € benannt. Die Baumaßnahme wurde vollständig von IKEA finanziert.
- Ebenfalls am 14.12.2014 wurde der Bahnhalt in **Kronshagen** bei Kiel reaktiviert. Aufgrund umfangreicher Anpassungen an naheliegenden Bahnübergängen betragen die Baukosten ca. 1,2 Mio. €. Die ursprünglich vorgesehene Finanzierung aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln des Landes konnte kurzfristig entfallen, da eine Bundesfinanzierung (aus den Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung - so genannten LuFV 8.7-Mitteln-) möglich wurde. Planungskosten in Höhe von ca. 75.000 € sind allerdings aus Regionalisierungsmitteln des Landes finanziert worden.
- Am 04.01.2015 wurden im Rahmen der Einrichtung der zusätzlichen Regionalbahnlinie 75 zwischen Kiel und Rendsburg (auf bestehender Infrastruktur) insgesamt 5 neuen Haltepunkte eröffnet: **Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek und Schülldorf**. Die Kosten für die Bahnsteige betragen insgesamt ca. 3 Mio. € und wurden kurzfristig analog zu Kronshagen aus Bundes- statt Landesmitteln finanziert. Die Planungskosten in Höhe von 300,0 T € wurden aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Ebenso wurden/werden Umfeldmaßnahmen der betroffenen Gemeinden (Fahrradabstellanlagen, Pkw-Stellplätze und Zufahrten, Zugänge etc.) mit GVFG-Mitteln in Höhe von insgesamt ca. 1,2 Mio. € gefördert.

2. Wurden 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:

Die Reaktivierung des kurzen Streckenabschnittes Kiel Abzweig Süd – „Kiel Schulen am Langsee“ ist ein für die Bewältigung morgendlicher Spitzen im Schülerverkehr vorab realisierter Teil des Gesamtvorhabens „Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand“. Für das Gesamtvorhaben liegt eine im Rahmen der Erstellung des 4. Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) bis 2017 aktualisierte Fahrgastprognose und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt bei 1,3.

3. Wäre die Aufrechterhaltung des Betriebs dieser Bahnstrecken gefährdet, falls das GVFG-Bundesprogramm nach dem Jahr 2019 auslaufen bzw. nicht in gleicher Höhe erhalten bliebe? Falls ja, bitte erläutern.

Antwort:

Aus Mitteln des GVFG (sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene) werden Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr gefördert, nicht aber der Betrieb auf der Schiene. Dieser wird aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt. Insofern besteht kein direkter Zusammenhang zwischen dem GVFG-Bundesprogramm, das für die Finanzierung größerer Investitionsvorhaben im

SPNV-/ÖPNV-Bereich vorgesehen ist (z.B. S 21, z.T. S 4, ggf. SRB-Kiel) und dem Betrieb der o.g. Strecke, bzw. der genannten Bahnstationen. Allerdings ist bei allen anstehenden Investitionsentscheidungen aus dem GVFG-Bundesprogramm in die Gesamtbetrachtung stets der indirekte Zusammenhang zu damit anfallenden Betriebskosten und deren Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln einzubeziehen.