

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2792

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:

Frau Präsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

über das

Finanzministerium des
Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

gesehen und weitergeleitet
Kiel, den 26.02.2024
gez. Staatssekretär Oliver Rabe

26. Februar 2024

Infrastruktursicherungsverträge mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

in der Sitzung des Finanzausschusses am 18. Januar 2024 wurden zu dem o.a. Thema (Umdruck 20/2475) noch Fragen gestellt, die ich mit diesem Schreiben gerne beantworten möchte.

Zunächst war die Bitte geäußert worden, die Kosten zu benennen, die in den letzten Jahren für die Trassensicherung angefallen sind. In den Jahren 2014 bis 2018 wurde

zunächst eine pauschale Summe von je 38,4 T€ an die DB gezahlt. In 2018 hat die DB dann in einer Spitzabrechnung nachgewiesen, dass für die Jahre 2014 bis 2018 noch zusätzlich 58,2 T€ angefallen sind. Ab 2019 wurde dann jährlich der genaue Betrag von der DB nachgewiesen. Aufgrund von Sonderausgaben für Brücken im Bereich der Stadt Flensburg stieg der Betrag in 2019 auf 349,7 T€ an. In 2020 hat das Land 126,9 T€ an die DB gezahlt und in 2021 lag der Betrag bei 163,1 T€ und für 2022 hat das Land 341,1 T€ bezahlt. Den Betrag für 2023 hat die DB noch nicht abgefordert. Daher sind in 2023 keine Kosten erstattet worden.

Um die EU-Klimaziele 2030 und 2050 zu erreichen, erfordert insbesondere der Verkehrssektor eine Vielzahl weiterer Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund möchte die Landesregierung so viele Bahnstrecken wie möglich erhalten, um die Möglichkeit zu wahren, sie eventuell in späteren Jahren zu reaktivieren. Deswegen wurde die Liste um weitere Strecken erweitert. Auf diesen Strecken liegen zwar keine Gleise mehr und teilweise ist der ehemalige Gleisbereich auch schon überbaut, jedoch sollten zumindest die Grundstücke, die noch der DB gehören, gesichert werden und nicht durch eventuelle weitere Verkäufe eine Reaktivierung zusätzlich erschwert werden.

Folgende Strecken bzw. Restgrundstücke an den Strecken sollen nach Ansicht der Landesregierung daher in den zukünftigen Infrastrukturentwicklungsvertrag aufgenommen werden:

1. Flensburg-Weiche – Flensburg ZOB
2. Flensburg-Weiche – Risum-Lindholm
3. Verbindungskurve Flensburg-Weiche - Dänemark
4. Husum - Mildstedt
5. Heide - Tönning
6. Neumünster - Ascheberg (gesamte Strecke statt bisher nur Bahnübergänge)
7. Bahnhof Malente (in Richtung Lütjenburg)
8. Bahnhof Bad Oldesloe (in Richtung Henstedt-Ulzburg)
9. Bad Oldesloe – Ratzeburg
10. Hollenbek – Landesgrenze SH/MV (- Hagenow Land)
11. Schwarzenbek - Bad Oldesloe
12. Wilster - Brunsbüttel
13. St. Michaelisdonn - Brunsbüttel Nord

14. Wrist - Kellinghusen

15. Eutin - Neustadt

16. Lübeck St. Jürgen - Schlutup

Dabei haben nach unserer Ansicht nach die Strecken der Nummern 1, 6, 12 und 14 in den nächsten fünf bis zehn Jahren eine realistische Chance, wiedereröffnet zu werden. Ein genauer Zeitpunkt kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden, wobei die Planungen für die Reaktivierung der Strecke Wrist – Kellinghusen bereits laufen.

Eine wesentliche Kostenerhöhung ist mit der Aufnahme der weiteren Strecken nicht verbunden, da an den meisten dieser Strecken keine Schienen mehr vorhanden sind und damit auch keine Verkehrssicherungspflicht mehr besteht.

Die geplante Budgeterhöhung liegt daran, dass mit der Weiterentwicklung des Trassen-sicherungsvertrages zu einem Infrastrukturentwicklungsvertrag zukünftig auch kleinere Maßnahmen finanziert werden sollen an Bahnstrecken, die noch in Betrieb sind. Damit können bei Sanierungsarbeiten (z. B. an der Bahnstrecke Kiel – Hamburg) Verbesserungen in der Betriebsqualität und Resilienz erzielt werden. Hierzu ist es in Einzelfällen notwendig, dass das Land zusätzliche Kosten übernimmt, die über eine Standardsanie-rung hinausgehen, da die DB grundsätzlich nur eine Sanierung in gleicher Qualität vor-nimmt und finanziert. Außerdem besteht die Möglichkeit der Zwischenfinanzierung beim Kauf von benötigten Grundstücken für den späteren Ausbau einer Bahnstrecke um zu-sätzliche Gleise (z. B. zwischen Pinneberg und Elmshorn). So können bereits frühzeitig Grundstücke gesichert werden, die in der weiteren Zukunft für einen mehrgleisigen Aus-bau benötigt werden.

Letztendlich werden nur die tatsächlich anfallenden Kosten vom Land übernommen. In-sondern sind die 500 T€ die Maximalsumme, die nicht jedes Jahr ausgeschöpft werden muss.

Herr MdL Brandt bat außerdem um weitere Informationen zur stillgelegten Bahnstrecke Bad Oldesloe - Schwarzenbek.

Die Bahnstrecke ist derzeit teilweise entwidmet und auch schon überbaut. Zwischen Schwarzenbek und Trittau sind Abschnitte noch bahnrechtlich gewidmet. Auch befindet sich weitgehend ein Radwanderweg auf der Strecke. Zugleich sind die Grundstücksgrenzen der ehemaligen Strecke so breit, dass sowohl der Radwanderweg als auch ein Bahngleis genügend Platz hätten und sich hier eine gegenseitige Nutzung nicht aus-

schließt. Im Bereich der kurzen überbauten Abschnitte ist allerdings eine neue Trassenfindung notwendig. Da insgesamt angedacht ist, die Strecke ggf. als Tram-Train (straßenbahnähnlicher Betrieb) zu betreiben, kann hier eine neue Trasse auch auf vorhandenen Straßen verlaufen. Daher ist insgesamt von einer Reaktivierungsmöglichkeit auszugehen.

Die Perspektive für diese Strecke ist langfristig gegeben, da der engere Siedlungsraum um Hamburg seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Bad Oldesloe und Schwarzenbek sind als Siedlungsschwerpunkte und Endpunkte auf den Siedlungsachsen im Verflechtungsraum (Ordnungsraum) um Hamburg ausgewiesen. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Bad Oldesloe-Schwarzenbek als Tram-Train kann auch aus Sicht der Landesplanung zur Entlastung der vorhandenen Schienenverkehrsverbindungen und zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger im nördlichen Teil der Metropolregion Hamburg beitragen.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Das Einvernehmen mit dem Finanzministerium ist hergestellt. Ich bitte den Finanzausschuss, die nach § 23 Absatz 5, Satz 4 Haushaltsgesetz 2023 erforderlichen Einwilligungen zu erteilen und dazu folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Finanzausschuss ermächtigt den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie und Tourismus und die NAH.SH GmbH, mit der DB Netz AG einen entsprechenden Infrastrukturentwicklungsvertrag abzuschließen.“

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen