



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## Antwort

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

### Stillgelegte Bahnstrecken und Haltepunkte in Schleswig-Holstein

1. Welche Bahnstrecken und Haltepunkte für den Personenverkehr in Schleswig-Holstein sind in der Vergangenheit stillgelegt oder sonst außer Betrieb genommen worden?

Antwort:

In der Vergangenheit sind in Schleswig-Holstein zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte stillgelegt worden. Die vorliegenden Vorgänge aus den letzten Jahrzehnten zeigen, dass in Schleswig-Holstein seit 1950 bis zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mindestens rd. 600 km Bahnstrecken und mehr als 200 Bahnhöfe und Haltepunkte stillgelegt wurden.

Tabelle von für den SPNV stillgelegten Strecken:

Strecke	Km	Eigentümer oder ehem. Eigentümer	Anzahl Halte (ca.)	Stilllegung für Personenverkehr in
Neumünster-Ascheberg	26	DB	4	1985
Eutin-Neustadt	16	DB	4	1982
Tornesch-Uetersen	4	Uetersener Kreisbahn	3	1965
St. Michaelisdonn-Marne-Friedrichskoog	21	Holsteinische Marschbahn-Ges.	10	1954-1961
Schleswig-Süderbrarup-Kappeln	37	Verkehrsbetriebe Kreis Schl.-Flensb	15	1972

<b>Strecke</b>	<b>Km</b>	<b>Eigentümer oder ehem. Eigentümer</b>	<b>Anzahl Halte (ca.)</b>	<b>Stilllegung für Personenverkehr in</b>
Flensburg-Glücksburg	10	Flensburger Kreisbahn	6	1952
Pönitz-Ahrensböök	8	DB	3	1954
Schwarzenbek-Trittau-Bad Oldesloe	36	DB	12	1976
Wrist-Kellinghusen-Hohenlockstedt-Itzehoe	21	DB	4	1975
Flensburg-Weiche - Lindholm (-Niebüll)	36	DB	8	1981
Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg	17	DB	11	1976
Wilster-Brunsbüttel	16	DB	3	1988
Bad Oldesloe–Ratzeburg-Zarrentin	51	DB	18	1959
Kiel-Schönberg-Schönberger Strand	24	Seehafen Kiel/AKN/VKP/VVM	6	1981
Verbindungskurve Heiligenhafen	4	DB	1	1976
Hörnum-Westerland-Kampen	21	Sylter Verkehrs GmbH	17	1969/70
Lübeck – Lübeck-Schlutup	15	DB	4	1916
Fehmarnsund – Burg – Orth (Inselbahn Fehmarn)	20	DB	11	1956/63
Schleswig-Friedrichstadt	42	Verkehrsbetriebe Kreis Schl.-Flensb	10	1934
Rendsburg-Fockbek-Erde-Husum	49	DB	11	1974
HH-Bergedorf-Geesthacht	13	AKN	7	1952
Ulzburg Süd-Bad Oldesloe	28	EBOE/AKN	8	1973
Travemünde-Niendorf	5	DB	3	1974
Lübeck-Bad Segeberg	29	Lübeck-Segeberger Eisenbahn	11	1964
Husum-Viöl-Flensburg	45	DB	11	1959

Neben den stillgelegten Strecken gibt es an den heute noch betriebenen Bahnstrecken eine große Zahl von Bahnhöfen und Haltepunkten, die nicht mehr bedient werden, da das Fahrgastpotenzial nicht ausreichend ist und/oder der Fahrplan eine entsprechende Bedienung nicht zulässt. So wurden im Zuge der ab 1985 erfolgten Vorstufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) und der damit verbundenen Einführung von Regionalschnellbahnen (RSB) viele Bahnhöfe und Haltepunkt stillgelegt (Rahmenvereinbarung zwischen Land, Bundesbahn und Autokraft).

Tabelle der stillgelegten Haltepunkte

<b>Strecke</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Namen</b>
Hamburg-Kiel	3	Siebenecksknöll, Arpsdorf, Meimersdorf
Neumünster-Flensburg	10	Aspe, Bokelholm, Osterrönfeld, Büdelsdorf, Alt Duvenstedt, Lottorf, Schuby, Eggebek, Barderup, Holzkrug
Elmshorn-Westerland	13	Siethwende, Heiligenstedten, Bekdorf, Vaale, Windbergen, Hemmingstedt, Weddingstedt, Wittenwurth, Husum Nord, Hattstedt, Stedesand, Lindholm, Em-melsbüll
Hamburg-Lübeck	2	Lübeck-Niendorf, Lübeck-Genin
Lübeck-Puttgarden	9	Ratekau, Hasselburg, Groß Schlamin, Beschendorf, Grüner Hirsch, Göhl, Heringsdorf, Neukirchen, Lütjenbrode,
Lübeck-Lübeck-Travemünde	2	Schwartau-Waldhalle, Lübeck-Pöppendorf
Lübeck-Lüneburg	6	Lübeck-Blankensee, Pogeez, Güster, Roseburg, Witzeze, Dalldorf,
Lübeck-Kiel	7	Gleschendorf, Ottendorf, Bockholt, Timmdorf, Wahlstorf, Kühren, Kiel-Kroog
Kiel-Flensburg	7	Kronshagen (Wiedereröffnung 2014), Neuwittenbek, Altenhof, Lindaunis, Mohrkirch, Winderatt, Maasbüll
Kiel-Rendsburg	9	Kiel-Russee (Wiederinbetriebnahme=W 2014), iel-Mettenhof, Melsdorf (W 2014), Flemhude, Achterwehr (W 2014), Bredenbek (W 2014), Kronsburg, Ostenfeld, Schülldorf (W 2014)
Jübek-Husum	6	Sollbrück, Ahrenviöl, Ohrstedt, Wester-Ohrstedt, Schwesing, Rosendahl
Bad Oldesloe-Neumünster	3	Poggensee, Rickling-Ölweiche, Kleinkummerfeld
Neumünster-Heide-Büsum	4	Weddinghusen, Dellweg, Haferwisch, Osterhof
Husum – Bad St. Peter-Ording	3	Platenhörn, Büttel, Heisternest
HH-Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster	2	Elsensee, Gut Gayen
Elmshorn – Henstedt-Ulzburg	1	Hoffnung

Seit der Regionalisierung des SPNV 1995 wurden lediglich im Jahr 2000 die Stationen Osterhof und Haferwisch in Dithmarschen geschlossen. Diese mussten geschlossen werden, da ansonsten kein Stundentakt zwischen Heide und Büsum durchführbar gewesen wäre.

2. Wie viele Streckenkilometer und welche der genannten Bahnstrecken sind noch als solche gewidmet?

Antwort:

Die Mehrzahl der genannten Strecken wurde in den Jahren bis 1990 vor der Bahnreform stillgelegt. Stilllegungen und Entwidmungen waren damals weit weniger formalisiert, z.T. wurden aber auch keine Entwidmungsverfahren durchgeführt. Daher ist es nicht auszuschließen, dass auch Strecken, die seit Jahrzehnten stillgelegt sind, noch gewidmet sind.

Mit dem Infrastruktursicherungsvertrag, der im Jahr 2000 zum ersten Mal mit der DB AG geschlossen wurde, hat das Land versucht, Entwidmungen bestimmter Strecken zu vermeiden. Davon betroffen waren Strecken, deren Reaktivierung für den SPNV langfristig in Erwägung gezogen wurde:

- Itzehoe-Edendorf und Hohenlockstedt-Kellinghusen-Wrist,
- Ratzeburg-Hollenbek (-Zarrentin),
- Neumünster-Ascheberg,
- Flensburg Weiche-Flensburg Alter Bf,
- Flensburg Weiche-Lindholm (-Niebüll) und
- Burg West-Burg Bahnhof.

Im Infrastruktursicherungsvertrag waren auch die Strecken Wilster-Brunsbüttel und St.Michelisdonn-Brunsbüttel Condea enthalten, die lediglich im Güterverkehr noch betrieben wurden.

2007 wurde der Vertrag fortgeschrieben. Dabei entfielen die Strecken Itzehoe-Edendorf, Hohenlockstedt-Kellinghusen, da hier kein verkehrlicher Bedarf gesehen wurde. Die Strecke Neumünster-Ascheberg wurde auf Betreiben der DB Netz AG aus dem Vertrag genommen (derzeit wird aber darüber verhandelt, sie in den erneut fortzuschreibenden Infrastruktursicherungsvertrag wieder aufzunehmen). 2010 wurde die Bahnstrecke Burg West-Burg Bahnhof wieder in Betrieb genommen. Der Anschluss-Infrastruktursicherungsvertrag wird derzeit mit der DB AG verhandelt.

3. Welche der in der Antwort auf Frage 1. genannten Bahnstrecken und Haltepunkte scheiden für eine Reaktivierung aus wegen
- a) geringen Verkehrspotenzials,
  - b) abseits von Siedlungsschwerpunkten belegener Haltestellen,
  - c) von der Streckenführung abweichender Verkehrsströme,
  - d) nicht ersetzbaren Busverkehrs,
  - e) zu hoher Investitionskosten oder
  - f) Nichtherstellbarkeit der Einbindung in das SPNV-Netz?

Antwort:

Neben den im Infrastruktursicherungsvertrag enthaltenen Strecken sind derzeit nur noch die Strecken Kiel-Schönberger Strand, Rendsburg-Fockbek, Tornesch-Uetersen und Bergedorf-Geesthacht für eine Reaktivierung grundsätzlich geeignet.

4. Welche stillgelegten oder derzeit nicht genutzten Strecken eignen sich dazu, Güter- und Personenverkehr aus hochbelasteten Verbindungen aufzunehmen und damit die Stabilität der Fahrplankette zu verbessern?

Antwort:

Es gibt in Schleswig-Holstein keine stillgelegten Strecken, die sinnvollerweise eine Entlastungsfunktion für hochbelastete Strecken übernehmen könnten.

5. Niedersachsen ermittelt zurzeit in einem transparenten dreistufigen Verfahren unter Einbeziehung aller Beteiligten (Kommunen, Verkehrswirtschaft, Umweltverbände, Fahrgastverbände, Aufgabenträger, Landtagsfraktionen), welche stillgelegten Schienenstrecken des Personennahverkehrs reaktiviert werden sollen und mit welcher Priorität dies finanziert werden soll (Drucksache 17/807 LT Nds.).
- a) Kommt für die Landesregierung eine vergleichbar angelegte, systematische Prüfung für Schleswig-Holstein in Betracht? Wenn nein, warum nicht?
  - b) Gibt es in Schleswig-Holstein festgelegte, objektive und mit den Beteiligten abgestimmte Ausschlusskriterien für eine Reaktivierung? Wenn ja, wie lauten diese? Wenn nein, warum nicht?
  - c) Gibt es in Schleswig-Holstein festgelegte, objektive und mit den Beteiligten abgestimmte Kriterien für die Priorisierung konkurrierender Vorhaben? Wenn ja, wie lauten diese? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5a):

Mit Blick auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ist ein entsprechendes Verfahren derzeit nicht geplant. Bereits bei der Erstellung des Ersten Landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV 1997-2002 hat die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) in enger Abstimmung mit dem Land eine überschlägige Betrachtung und Bewertung von über 30 Bahnstrecken durchgeführt, die theoretisch für eine Reaktivierung in Frage kommen könnten. Dabei wurde der Nutzen den zu erwartenden Kosten gegenübergestellt. Für 6 Strecken wurden Sonderuntersuchungen empfohlen (Bergedorf-Geesthacht, Uetersen-Tornesch, Neumünster-Bad Segeberg, Kiel-Schönberger Strand, Niebüll-Flensburg, Anbindung Flensburg ZOB), für weitere 7 Strecken (Itzehoe-Wrist, Neumünster-Ascheberg, Süderbrarup-Kappeln, Brunsbüttel-Wilster, Brunsbüttel-St. Michaelisdonn, Ratzeburg-Zarrentin, Niebüll-Tondern) wurde eine Reaktivierung als „optional“ bewertet.

Antwort zu 5b)

Es gibt keine festgelegten, objektiven und abgestimmten Kriterien. Allerdings wird bei jeder Maßnahme das Verhältnis von Kosten und Nutzen ermittelt. Bei negativem Wert wird die Reaktivierung nicht weiter verfolgt. Außerdem sind die Entscheidungen auf kommunaler Ebene und die finanziellen Rahmenbedingungen ausschlaggebend.

Antwort zu 5c):

Bei der Priorisierung der Vorhaben versuchen Land, LVS und Aufgabenträger eine pragmatische Lösung zu finden, die finanzielle Spielräume, verkehrswirtschaftliche Aspekte und auch lokale Gegebenheiten vereinbart. Ziel ist es dabei immer, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen, die Auslastung des Gesamtnetzes zu verbessern und die Effizienz des SPNV zu steigern.

6. Welche stillgelegten Bahnstrecken genießen aufgrund Vertrags oder sonst Bestandsschutz?

Siehe Antworten zu Frage 2.

7. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob eine Strecke "langfristig sicherungswürdig" ist oder nicht? Sind diese Kriterien mit Vertretern der Kommunen, der Verkehrswirtschaft, der Umwelt- und Fahrgastverbände, der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie den verkehrspolitischen Sprechern der im Landtag vertretenen Fraktionen abgesprochen worden?

Antwort:

Siehe Antworten zu Frage 5 . Zusätzlich ist aber zu beachten, dass die Aufnahme in einen Infrastruktursicherungsvertrag ein Mitwirken des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (i.d.R. DB Netz) erfordert.

Der zurzeit in der Abstimmung befindliche Trassensicherungsvertrag wird gem. § 23 Absatz 5 des Haushaltsgesetzes 2014 vor Unterzeichnung dem Finanzausschuss zur Einwilligung vorgelegt.