

Arbeitspapier

Möglichkeiten zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein
im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der Fehmarnbeltquerung



vorgelegt von dem Beratungsbüro:

KONZEPTE21

Dipl.-Inform. Peter Knoke
Schlossgebiet 9

24306 Plön

www.konzepte21.de

Arbeitspapier

Möglichkeiten zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein
im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der Fehmarnbeltquerung

Auftraggeber:

Kreis Ostholstein
Fachdienst Regionale Planung
Lübecker Straße 41
23701 Eutin

Auftragnehmer:

KONZEPTE21
Dipl.-Inform. Peter Knoke
Schlossgebiet 9
24306 Plön

Tel. 0 45 22 – 41 32
www.konzepte21.de

Plön, im April 2012

Inhalt

1. Ziele des Auftraggebers

2. Zukünftiger Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Ostholstein

unter Berücksichtigung des Verkehrs nach Dänemark

2.1 Deutsch-Dänischer SPNV

2.2 Führung der SPNV-Züge nach Norden

2.3 Fahrplan Lübeck - Neustadt

2.4 Sonstige verkehrliche Aspekte

3. Betrieblich-Organisatorische Rahmenbedingungen

4. Finanzielle Auswirkungen des Weiterbetriebs der heutigen Trasse für den Kreis Ostholstein

5. Das Eisenbahnrecht

5.1 Stilllegung von Bahnstrecken und Freistellung von Bahnbetriebszwecken

5.2 Planfeststellung

5.3 Die Situation in Ostholstein

6. Zusammenfassung

1. Ziele des Auftraggebers

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) für die Hinterlandanbindung Schiene zum geplanten Fehmarnbelttunnel (sog. Feste Fehmarnbeltquerung FBQ) erarbeitet der Bauherr Deutsche Bahn (DB Netz AG) eine Trassierung der Bahnstrecke Lübeck - Fehmarn, die fast vollständig im Kreis Ostholstein liegt und diesen in Nord-Süd-Richtung quert.

Da es starke Widerstände gegen den zu erwartenden Güterzugverkehr unter anderem in den Küstenorten der Lübecker Bucht gibt, werden jetzt diverse Trassenvarianten mit Untervarianten abseits der heutigen Bahnstrecke untersucht.

Dabei besteht die Gefahr, dass mehrere Bahnhöfe weit abseits der heutigen Standorte bzw. Siedlungen verlegt werden, weil dann ganze Abschnitte der heutigen Bahnstrecke, insbesondere zwischen Ratekau und Sierksdorf (derzeit 4 Bahnhöfe/ Haltepunkte) aufgegeben werden könnten. Für das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den ÖPNV (Straße) sowie im Rahmen der Bewertung der Trassenvarianten im ROV hat dieses eine große Bedeutung bzw. kann dies von großem Nachteil sein. Dies wurde u.a. in der Sitzung des Forums Schienenhinterlandanbindung am 15.2.2012 deutlich. Daher soll ein Erhalt der alten Trasse, d.h. insbesondere der Abschnitt (Lübeck -) Bad Schwartau - Neustadt für eine fahrgastfreundliche und effiziente Bedienung im SPNV untersucht werden.

Diese Untersuchung hat den Charakter eines Diskussionspapiers, da es mit begrenzten zeitlichen und finanziellen Ressourcen für den Kreis Ostholstein darauf ankommt, seine Interessen bezüglich des SPNV zu wahren. Es werden deshalb nur Problemstellungen recherchiert und beschrieben. Eine vollständige Beantwortung bedarf jedoch einer - u.U. gründlichen und umfangreichen - Prüfung und ist nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Vorbemerkung zum Verfahrensstand:

Das Projekt "Feste Fehmarnbeltquerung" ist dem Kreis Ostholstein detailliert bekannt und soll hier nicht erläutert werden. Auf den Internetseiten der Deutschen Bahn AG sind die Planungsunterlagen bereitgestellt. Umfangreiche Informationen dazu finden sich auch auf den Seiten des Kreises Ostholstein. Derzeit (April 2012) laufen die Vorarbeiten zum Raumordnungs-

verfahren, welches im Juli 2012 eröffnet werden soll. Nach einer sechswöchigen Einwendungsfrist ist der Abschluss für Ende 2012 geplant. Die Deutsche Bahn AG ist Vorhabenträgerin.

Eine Übersicht über den Planungsraum zeigt die folgende Karte:



Abb. 1: Planungsvarianten für das Raumordnungsverfahren

2. Zukünftiger SPNV in Ostholstein unter Berücksichtigung des Verkehrs nach Dänemark

Im Zusammenhang mit dem Bau der FBQ bestehen Chancen, den SPNV wesentlich zu verbessern. Mit der Elektrifizierung und Beschleunigung der Bahnstrecke sowie dem Wegfall des Fährtrajektes über den Fehmarnbelt ergeben sich neue Ideen und Möglichkeiten. Diese müssen jedoch schon im Raumordnungsverfahren eingeplant und berücksichtigt werden. Sonst besteht die Gefahr, dass der SPNV (derzeit 11 Bahnstationen zwischen Bad Schwartau und Puttgarden) "auf der Strecke" bleibt und zukunftsfähige Lösungen auf Dauer nicht mehr realisierbar sind.

Die bisher vorgestellten Planungsvarianten der DB im ROV sollten daher kritisch begleitet werden und ggf. weitere Varianten zur Prüfung vorgelegt werden.

Kernpunkt der folgenden Überlegungen ist ein Weiterbetrieb der heutigen Bahnstrecke zwischen Bad Schwartau/ Ratekau und Neustadt, auch wenn eine Neubaustrecke (NBS) in diesem Abschnitt parallel zur Autobahn A1 entsteht. Damit könnte eine für die Fahrgäste unattraktive Verlegung der Bahnhöfe Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug an die Autobahn sowie eine Aufgabe des Haltepunktes in Sierksdorf vermieden werden. Ergänzende Überlegungen ergeben sich im Gesamtzusammenhang auch für den Ausbau-Abschnitt nördlich von Neustadt.

2.1 Deutsch-Dänischer Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV)

Bislang wurden drei Fahrplankonzepte für den SPNV nach dem Bau der FBQ überlegt*.

Dabei wurden folgende Möglichkeiten einer Verbindung von Lübeck nach Nykøbing vorgestellt:

Variante 1: jeweils nationaler SPNV Lübeck-Fehmarn und Nykøbing-Rødby mit Unterbrechung durch einen Busverkehr Fehmarn-Rødby (wenig nutzerfreundlich)

Variante 2: durchgehender SPNV Lübeck-Nykøbing. Diese Variante ist lt. LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) momentan Planungsstand. Im Rahmen der nächsten Ausschreibung des Netzes Ost (Laufzeit ab 2020) soll ein durchgehender Nahverkehr bestellt werden. Die zeitliche Verzahnung mit der tatsächlichen Eröffnung der FBQ wird dabei berücksichtigt.

Variante 3: ein Schnell-Langsam-Konzept Regionalexpress RE-Regionalbahn RB (viel zu teuer - zusätzliche Kosten im Vergleich mit Variante 2).

*vgl. Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung (21.12.2009, Redaktionsschluss), Hanseatic Transport Consultancy, Hamburg (HTC) / ETC Transport Consultants GmbH, Berlin (ETC).

Für die favorisierte Variante 2 sind jedoch eine erhebliche Anzahl von Positionen in der technisch-organisatorischen Abstimmung zwischen Deutschland und Dänemark abuarbeiten:

Zwei Aufgabenträger zuständig, unterschiedliche Eisenbahn-Rechtssysteme mit zwei Aufsichtsbehörden zuständig, Harmonisierung der Ausschreibungs-Laufzeiten erforderlich, Harmonisierung der Takte und Fahrpläne erforderlich, Zweisystemzüge für unterschiedliche Stromsysteme und ggf. Zugleittechnik erforderlich, Kapazitätsanpassung für den aufkommensstärksten Abschnitt und grenzüberschreitende Tarife/ Marketing erforderlich, Ausbildung/ Sprachkenntnisse der Lokführer und des Zugbegleitpersonals/ Service erforderlich. Die Vorlaufzeiten für die Entwicklung, die Zulassung und den Bau neuer Zweisystemzüge sind ebenfalls zu bedenken.

Als Startlösung ist dies sehr aufwändig, zumal die Verkehrsströme derzeit noch gar nicht abgeschätzt werden können. Auch diese Planung sollte daher zumindest noch einmal auf den Prüfstand.

Ein verkehrlich sinnvoller Nahverkehr wäre dagegen mit einer Schnittstelle in Fehmarn-Burg als Einstiegslösung möglich.

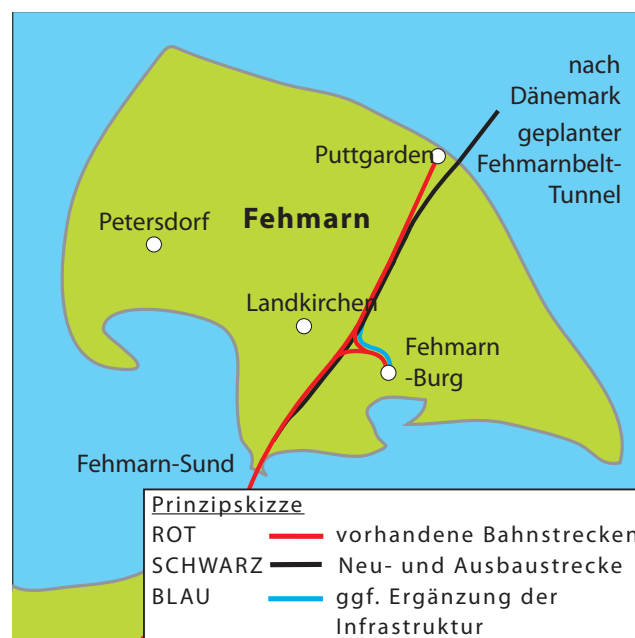


Abb. 2: Verkehrliche Schnittstelle in Fehmarn-Burg

Die Schnittstelle (ggf. auch für Stromsystem und Zugleittechnik) würde in Fehmarn-Burg statt in Puttgarden gebaut. So können sich deutsche und dänische Züge am gleichen Bahnsteig in Fehmarn-Burg treffen. Dänische SPNV-Züge könnten (elektrisch) durch den Tunnel fahren und

dänische Einkaufstouristen und Urlauber nach Fehmarn-Burg bringen. Dafür würde ggf. zusätzlich ein 2. Gleis parallel zum vorhandenen Gleis gebaut. Dieses Gleis könnte mit dem dänischen Stromsystem 25KV/50 Hz elektrifiziert werden, wenn die Stromschnittstelle im Bereich Fehmarn-Burg gebaut wird. Deutsche Regionalzüge (Restnutzung der LINTe wäre zumindest denkbar) der Relation Lübeck-Fehmarn könnten deutsche Urlaubsgäste nach Fehmarn bringen und den Alltagsverkehr auf deutscher Seite bewältigen. Dies würde fast den gleichen Nutzen wie durchgehende Züge haben, da der Fahrgastumbruch im SPNV sowieso auf Fehmarn stattfindet. Zusätzliche Probleme und Kosten eines durchgehenden Zugverkehrs werden vermieden. Der deutsche Urlaubs-Intercity (IC) könnte Fehmarn-Burg ebenfalls unter Fahrdracht (deutsches Stromsystem 15KV/16 2/3 Hz) auf Gleis 1 erreichen.

Ein zweites Gleis für Zugkreuzungen in Fehmarn-Burg ermöglicht eine größere planerische Flexibilität auch bei einem (späteren) durchgehenden SPNV-Verkehr Lübeck- Nykøbing sowie allen zukünftigen Verkehrsangeboten.

Weitergehende Konzepte wie der angedachte "Lübeck-Lolland-Express" können dann mit den gewonnenen Erfahrungen über die neuen Verkehrsströme ohne Zeitdruck geplant werden.

Empfehlung 1:

Prüfung einer Brechung des SPNV-Verkehrs in Fehmarn-Burg und ggf. dort Einrichtung einer System-Schnittstelle ("Grenzbahnhof"). Dazu gehören z.B. die Fragen:

- Bau eines 2. Gleises?
- Errichtung der Stromschnittstelle in Fehmarn-Burg statt in Puttgarden?
- Auswirkungen auf die einzusetzende Zugleittechnik?



Abb. 3: Rendezvous?

2.2 Führung der SPNV-Züge nach Norden

Die heutige Zugflügelung in Sierksdorf und Zug-Beistellung in Neustadt Güterbahnhof kann betrieblich ebenso wenig überzeugen wie die geplante in einem neu zu bauenden Betriebsbahnhof Neustadt-West (hoher Zeitbedarf für unnötigen Zughalt mit An- und Abkuppeln erforderlich, extra Bahnhof auf der "grünen Wiese" notwendig).

Empfehlung 2:

Prüfung einer Verlegung der Zugflügelung/Beistellanlage nach Neustadt (Kopfbahnhof)!

Zur Realisierung ist es notwendig, eine Nordkurve von Neustadt Richtung Oldenburg zu bauen (statt Südkurve mit Bf. Neustadt i.H. West, zur Gemeinde Sierksdorf gehörend). Dies stellt die seit dem Abbau der ehemaligen Nordkurve fehlende Verbindung wieder her. Mit diesem Anschluss können alle Fahrplanvarianten, die eine Zugflügelung beinhalten, direkt nach Neustadt verlegt werden, wo ein fahrplanmäßiger Halt und eine Wendezeit ohnehin eingeplant sind.

Empfehlung 3:

Prüfung einer Führung der SPNV-Züge von Neustadt auf der alten Bahntrasse Richtung Eutin (wie in ROV-Variante 1A), jedoch ab Unterführung Autobahn Bau einer Rechtskurve und Anschluss an die NBS in Richtung Norden (als Ergänzung zum ROV).



Abb. 4: Varianten bei Neustadt

2.3 Fahrplan Lübeck - Neustadt

In diesem Abschnitt wird eine Bewirtschaftung der Infrastruktur zwischen Bad Schwartau/Ratekau und Neustadt in Landes-, regionaler oder privater Regie vorausgesetzt. Eine eigenständige DB-Unternehmung, wie etwa bei der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB), einer 100%igen DB-Tochtergesellschaft, wäre theoretisch auch möglich. Die Bahnstrecke an der Lübecker Bucht weist durchaus einige Parallelen zu Usedom/ UBB auf.

Das Konzept korrespondiert mit den Varianten A/E des ROV, die eine Verlegung der Bahnstrecke im Bereich der Lübecker Bucht an die Autobahn A1 vorsehen.

Derzeit werden 2 Doppeltraktionen (4 Einheiten) Verbrennungstriebwagen VT 648 (sog. LINT 41, ersatzweise VT 628) eingesetzt, um einen Stundentakt zu realisieren (Fahrzeugreserve unberücksichtigt). Durch eine NBS werden Kapazitäten auf der heutigen Bäderstrecke zwischen Ratekau und Neustadt frei, so dass die vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten in Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug flexibel für den SPNV genutzt werden können. Damit ist ein wirtschaftlicher 30-Minutentakt zwischen Lübeck und Neustadt möglich. Dieser wird mit drei Einheiten und 90 Minuten Umlaufzeit Lübeck-Neustadt-Lübeck bewältigt. Die vierte Einheit wird benötigt, um Züge der Relation Lübeck - Fehmarn im Abschnitt Lübeck - Neustadt in Doppeltraktion zu fahren. Wie heute auch, wird eine weitere Zugeinheit zur Erschließung des nördlichen Abschnitts Neustadt/ Sierksdorf - Fehmarn-Burg/ Puttgarden im Zweistundentakt benötigt. Mit nur einer Einheit mehr könnte sogar ein Stundentakt auf dem Nordabschnitt gefahren werden.

Die Zugkreuzungen können in Ratekau und Haffkrug stattfinden. Ein planmäßiger Halt in Ratekau ist davon unabhängig. (Ein Zughalt ist dort nach dem aktuellen Landesweiten Nahverkehrsplan - LNVP 2008-2012 - vorgesehen. Die Randlage des Bahnhofs, weite Zugangswege sowie eine mögliche Kannibalisierung des Busverkehrs sind jedoch Hindernisse für die Umsetzung).

Die Wendezeiten betragen jeweils ca. 12 Minuten in Lübeck und Neustadt. Damit sind auch Zugflügelungen und Beistellungen in Neustadt zeitlich möglich. Zudem wäre so ein Ausbau des Bahnhofs Neustadt als zentrale Umsteigehaltestelle Bahn/ Bus mit Verbindung nach Norden und Anschluss von Kiel über Eutin - Neustadt nach Norden möglich. Eventuell lässt sich ein (saisonaler) Zughalt in Sierksdorf am Hansapark realisieren. Eine denkbare Entwicklungs-

perspektive ist auch ein attraktiver Hafenbahnhof in Neustadt unter Nutzung des ehemaligen Gütergleises - unter den derzeitigen Betriebsbedingungen durch den Netzbetreiber kaum vorstellbar.

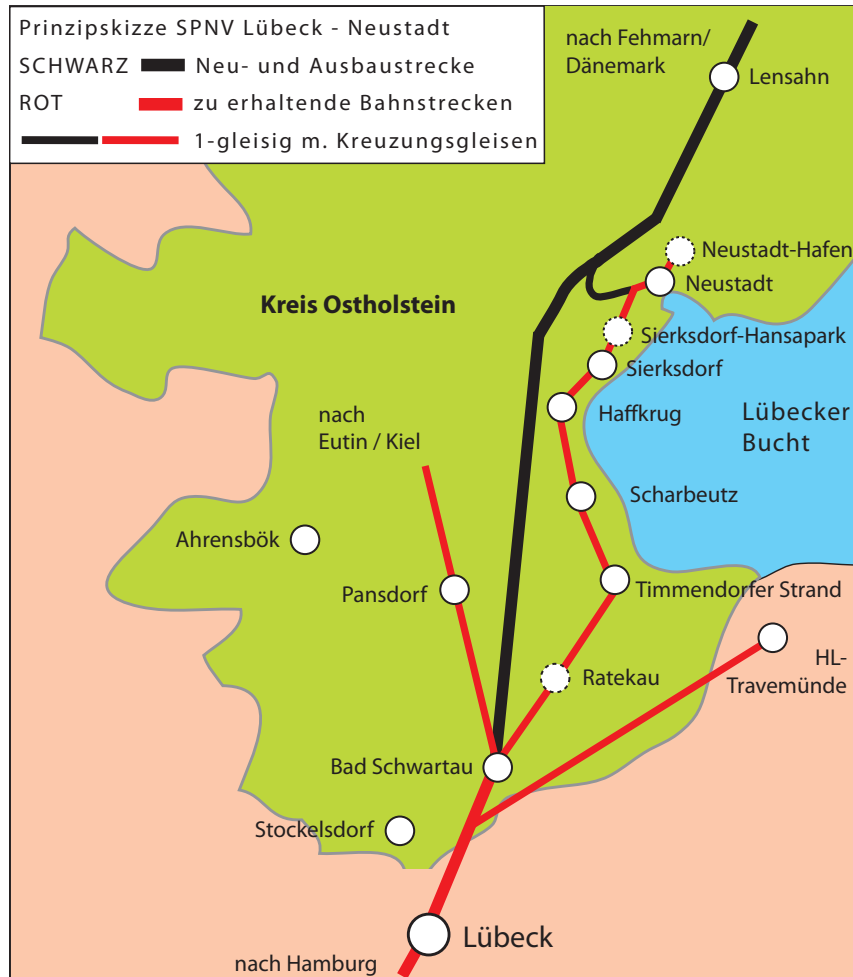


Abb. 5: SPNV Lübeck - Neustadt mit Anschlusskurve nach Norden

Empfehlung 4:

- eisenbahnbetriebliche Prüfung des vorgeschlagenen Fahrplans
- Prüfung möglicher Trassenkonflikte für 30-Minuten-Takt Lübeck - Neustadt (ggf. durch Fahrplansimulation für den hochbelasteten Abschnitt Bad Schwartau-Lübeck)
- Prüfung des Ausbaus des Bahnhofs Neustadt zum Umsteigebahnhof Bahn/Bus

Die rechtlichen und organisatorischen Fragen zum Erhalt der heutigen Eisenbahn-Infrastruktur werden unten behandelt.

2.4 Sonstige verkehrliche Aspekte

Weitere Ausbau- und Umfahrungsvarianten im Norden des Kreises werden hier verkehrlich nicht diskutiert.

Die Fehmarnbelt-Strecke gehört zu den Trans-Europäischen Verkehrs-Netzen (*Trans-European Networks*; kurz TEN-V). Daher ist eine Ausrüstung zumindest der beltquerenden Züge mit ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) bzw. ETCS - Level 2 (*European Train Control System*) erforderlich. Dänemark wird sein Streckennetz schon in den kommenden Jahren mit ERTMS / ETCS - Level 2 ausrüsten.

Die Ausrüstung der Neu- bzw. Ausbaustrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden bedeutet einen Ersatz der Stellwerksanlage in Puttgarden aus dem Jahr 1963, die den größten Teil der Vogelfluglinie steuert. Es ist zu fragen, wie die alte Bahnstrecke in diesem Abschnitt zukünftig gesteuert wird und welche Fahrzeugausrüstung dies bedingt. Eine Umrüstung von vorhandenen Fahrzeugen auf ETCS verursacht erheblich Kosten.



Abb. 6: LINT in Neustadt

3. Betrieblich-Organisatorische Rahmenbedingungen

Sollte sich eine Möglichkeit zur Abtrennung des Abschnitts Bad Schwartau/ Ratekau bis Neustadt vom DB-Netz ergeben, so ist zum Weiterbetrieb der von der DB nicht mehr benötigten Infrastruktur ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) erforderlich. Vor dem rechtlichen Hintergrund stellt sich die Frage der Abgabe der Infrastruktur durch die Deutsche Bahn AG und Übernahme der Infrastruktur der alten Trasse durch ein solches (nichtbundeseigenes oder privates) EIU.

Das Land bzw. die LVS könnten den SPNV wie bisher bestellen, jedoch bei dem neuen - für die hier einmal plakativ "Ostholsteinische Bäderbahn" genannten - zuständigen EIU. Das ist kein Problem, da Bestellungen immer bei den jeweils zuständigen Streckenbetreibern getätigt werden (in Schleswig-Holstein z.B. bei der DB-Netz, der AKN oder der NEG).

Da das Land für den SPNV in Schleswig-Holstein zuständig ist, könnte die Verantwortung für die alte Trasse z.B. auf das Land übergehen. Zu klären wäre alternativ die Gründung einer Gesellschaft, die die Vereinbarungen mit dem EIU trifft.

Zum DB-Netz gäbe es dann Übergangsstellen (Infrastrukturgrenzen). Eine Infrastrukturgrenze wäre bei der Ausfädelung in Bad Schwartau (Variante E des ROV) oder bei Ratekau (Variante A). Die zweite Infrastrukturgrenze läge dann vor der Einfädelung in die NBS Höhe Neustadt-West/Autobahn A1 (vgl. Abb. 5). Je nach genauem Trassenverlauf der NBS würde so eine eigenständige Infrastruktur von ca. 25 Kilometer Länge entstehen.

Die betrieblich-organisatorischen Voraussetzungen zum Weiterbetrieb der vorhandenen Eisenbahn-Infrastruktur sind keine prinzipielle Hürde, wenn die DB diese Infrastruktur tatsächlich abgeben will.

Empfehlung 5:

Es wird empfohlen, die betrieblich-organisatorischen Voraussetzungen zu untersuchen, wenn sich die Möglichkeit einer Abgabe der Infrastruktur durch die DB (§11 AEG s.u.) für die Abschnitte der Ostseebäder zwischen Bad Schwartau/ Ratekau und Neustadt abzeichnet. Dafür müssen jedoch die planerisch-rechtlichen Voraussetzungen im ROV und in den Planfeststellungsverfahren geschaffen werden.

4. Finanzielle Auswirkungen des Weiterbetriebs der heutigen Trasse

Vorbemerkung: Auf mögliche Zuständigkeiten (Kreis Ostholstein/Land Schleswig-Holstein) wird hier nicht eingegangen.

Ein EIU, welches die alte Trasse übernimmt, erhält eine unmittelbare wirtschaftliche Grundlage zum Weiterbetrieb der alten Trasse, wenn das Land/ die LVS dort SPNV bestellt. Damit könnten - unter Vorbehalt einer Prüfung der notwendigen Erneuerungen in die Infrastruktur, wie z.B. der Signaltechnik - die Investitionskosten für einen Weiterbetrieb aufgebracht werden.

Somit besteht die Möglichkeit, dass sich keine negativen Auswirkungen ergeben.

Für den Weiterbetrieb des Abschnitt (HL-) Bad Schwartau/Ratekau - Neustadt im SPNV sollte ein (nichtbundeseigenes, ggf. privates) EIU für die Zusammenarbeit gewonnen werden. Idealerweise könnten so im Vorwege Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen getroffen werden, die de facto eine Bewirtschaftung der Infrastruktur zwischen Bad Schwartau/ Ratekau und Neustadt zu Wettbewerbspreisen ermöglichen. Die Trassenpreise könnten so gestaltet werden, dass eine Verdichtung des Zugverkehrs kaum ins Gewicht fällt (Grenzkostenrechnung). Damit könnte ein 30-Minuten-Takt Lübeck-Neustadt wirtschaftlicher sein als ein Stundentakt (vgl. Abschnitt 2.3). Es entstünden zusätzliche Trassenkosten bei der DB nur im Abschnitt HL-Bad Schwartau/Ratekau sowie etwas höhere Personalkosten (für die Lokführer). Dies könnte durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen werden.

Da die Anforderungen an die Strecke geringer sind, wenn nur SPNV stattfindet und private EIU wesentlich flexibler in den Baustandards sind als die DB, ist unter Umständen eine deutliche Kostenersparnis beim Betrieb der Infrastruktur möglich (ggf. Betrieb als Nebenbahn).

Aus diesen Gründen kann der Weiterbetrieb der Bahnstrecke an der Lübecker Bucht sich nicht nur verkehrlich für die Region positiv auswirken, sondern auch finanzielle Vorteile bringen.

Empfehlung 6:

Untersuchung der finanziellen Auswirkungen des Weiterbetriebs der heutigen Trasse zwischen Bad Schwartau/ Ratekau und Neustadt. Voraussetzung für den Weiterbetrieb sollte eine Bestellung von SPNV durch das Land als Aufgabenträger sein.

5. Das Eisenbahnrecht

5.1 Stilllegung von Bahnstrecken und Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Zuständige Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt (EBA), das nach Eisenbahnrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz AEG) entscheidet.

Bahnstrecken werden von der DB aufgegeben, wenn es kein Verkehrsbedürfnis mehr gibt oder wenn die DB-AG eine wirtschaftlich wenig attraktive Strecke einem anderen EIU überlässt, für das sich der Weiterbetrieb noch lohnt. Oft wird nach erfolglosen Verhandlungen ein Antrag nach §11 AEG (Abgabe der Infrastruktur oder Stilllegung) gestellt, worauf andere EIUs Strecken übernehmen können. Findet sich kein EIU, das die Strecke übernehmen will, kann die DB die Strecke stilllegen.

Die endgültige Aufgabe einer Eisenbahnstrecke erfolgt (letztlich) durch einen Freistellungsbescheid nach §23 AEG. Der Antrag dazu kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), vom Eigentümer des Grundstücks oder von der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, gestellt werden. Die Freistellung erfolgt jedoch nur, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

Nach mehreren Rechtsverfahren ist die Hürde für die Freistellung sehr hoch, da dafür u.U. ein Betriebstag der Eisenbahn im Jahr ausreicht (sog. "Wiehltalbahnurteil"). Auch die bloße Absicht, eine Strecke weiterbetreiben zu wollen, hat in der jüngsten Vergangenheit mehrfach zu einer Ablehnung eines Freistellungsantrages geführt. Damit besteht die grundsätzliche Möglichkeit des Weiterbetriebs von Bahnstrecken, die das zuständige EIU (für die Vogelfluglinie im Kreis Ostholstein ist dies die DB) aufgeben möchte.

Es wird hier nicht diskutiert, ob und wann ein Antrag nach §23 ohne vorheriges §11-Verfahren gestellt werden kann.

Bei Neubaustrecken kommt es auf den oft sehr unterschiedlichen Einzelfall an, ob der Weiterbetrieb einer freiwerdenden Trasse sinnvoll oder lohnend ist.

5.2 Planfeststellung

Im Eisenbahnrecht regeln die §§ 18-19 und 21-23 AEG die Planfeststellung.

Es ist damit zu rechnen, dass die DB verhindern will, dass ein anderes EIU eine Strecke übernimmt, da sie dann dort ihr Schienenmonopol verliert.

Zitat: "... denn die DB AG hat aus dem Wiehltalbahnrteil ... durchaus gelernt und baut Gleisanlagen nicht nach Abschluss eines umständlichen Freistellungsverfahrens mit ungewissen Ausgang zurück, sondern macht dies im Rahmen der Planfeststellung eines Projektes, das den Rückbau erfordert.

Ob diese Praxis legal ist, ist durchaus fraglich. Meines Wissens gibt es hierzu noch keinen Präzedenzfall, der vor ein Gericht gelangt ist. Wenn jemand willens und in der Lage ist, eine solcherart rückzubauende Infrastruktur weiterzunutzen, kann er per Feststellungsklage gerichtlich die Rechtmässigkeit dieser Praxis prüfen lassen. Bei Ausschöpfung des Rechtsweges, der durchaus erst beim Verfassungsgericht enden kann, würde sich das über mehrere Jahre hinziehen."

(Manfred Roth in <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?113,5660232,page=all> ; abgerufen am 7. März 2012)

Hier könnten Parallelen zwischen Stuttgart21 und der FBQ auftreten. Die Stuttgarter Netz AG (SNAG - www.stuttgarter-netz.de) will die Gleisanlagen des alten Kopfbahnhofs gegen den Willen der DB übernehmen. Die SNAG hat angekündigt, mit einer Feststellungsklage den Rechtsweg durch alle Instanzen zu beschreiten und rechnet mit einer Verfahrensdauer bis 2017.

5.3 Die Situation in Ostholstein

In Ostholstein wird bei den ROV-Varianten A/E mit dem Bau neuer Haltepunkte abseits der Ortschaften an der Lübecker Bucht die heutige Eisenbahnstrecke zwischen Bad Schwartau/Ratekau und Neustadt für die DB entbehrlich (ausgenommen der Anschluss von Neustadt an die neu zu bauende Umfahrung). Die Stilllegung und Freistellung dieses Abschnitts nach §11 und §23 AEG sind für die DB jedoch nicht ohne weiteres durchführbar. Sie muss damit rechnen, dass ein anderes EIU die Strecke übernimmt. Die Bestellung von SPNV auf der alten Strecke würde sofort

eine wirtschaftliche Basis für jedes andere EIU bedeuten. Die (teuren) neuen Haltepunkte an der autobahnnahen NBS blieben ungenutzt - ein planerisches Fiasko.

Die DB kann also die Varianten A/E nur zulassen, wenn sie einen eisenbahnrechtlichen Weg im Rahmen der Planfeststellung (s.o.) findet, die alte Strecke zu entwidenen.

Eine einvernehmliche Lösung könnte eine Neubaustrecke wie in Varianten A/E, jedoch ohne neue Haltepunkte sein. Damit wäre den Ostseebädern Timmendorfer Strand und Scharbeutz/Haffkrug der Güterverkehr (GV) erspart und der internationale Fernverkehr (SPFV) könnte auf dem Weg über die Neubaustrecke beschleunigt werden.

Die DB würde erhebliche Baukosten sparen und könnte die alte Strecke zum Weiterbetrieb an ein anderes EIU abgeben. Dies wäre zwar eine mögliche und sinnvolle Lösung für alle Beteiligten, da ein effizienter Nahverkehr für die DB mittel- und langfristig ebenfalls Vorteile bietet. Zusätzliche Trassenbestellungen durch einen 30-Minuten-Takt zwischen Lübeck und dem Abzweig bei Bad Schwartau/Ratekau oder durch einen Stundentakt nördlich Neustadt wären denkbar, wodurch die DB Trasseneinnahmen generieren kann.

Jedoch ist unklar, ob die DB sich darauf einlässt, da sie zunächst auf Trasseneinnahmen durch die Abgabe von Infrastruktur verzichten müsste. Auch könnten im Rahmen des komplexen Planungsverfahrens für die DB noch viele andere Gründe die Variantenwahl und damit die Interessen beeinflussen.

Empfehlung 7: Umfassende Prüfung der planerischen Aspekte des ROV und der sich anschließenden Planfeststellungsverfahren in Bezug auf das Eisenbahnrecht.

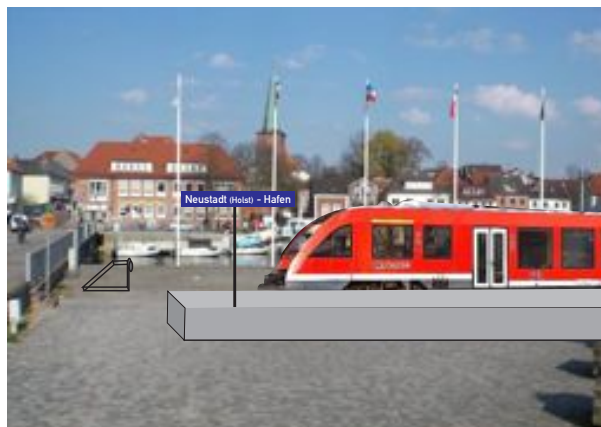


Abb.7: Kommt die Bahn zum Zug?

6. Zusammenfassung

Die DB ist vermutlich daran interessiert, die Schienenhinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung so anzulegen, dass sie ihr Schienenmonopol erhält und ihre Trasseneinnahmen maximiert. Der Nahverkehr ist für die DB als Cash-Cow interessant, die sich verkehrlich (auch nach EU-Recht) dem internationalen Fern- und Güterverkehr unterzuordnen hat.

Der SPNV und seine Fahrgäste drohen durch Aufgabe bzw. Verlegung wichtiger Stationen benachteiligt zu werden. Der SPNV könnte durch höhere Trassenpreise auf der neuen Strecke zusätzlich finanziell eingeeignet werden. Im Korsett einer internationalen Magistrale könnten darüber hinaus die Entwicklungsmöglichkeiten des SPNV sehr beschränkt werden.

Die Interessen des Kreises Ostholstein an einem wirtschaftlichen und effizienten, kundennahen und flexibel weiterzuentwickelnden SPNV - die sehr positive Entwicklung im Kreis Ostholstein seit Beginn der Regionalisierung! - stehen dem entgegen.

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken außerhalb des DB-Regimes erscheint daher sehr vorteilhaft. Dieser Weg sollte detaillierter untersucht werden, um ihn ggf. beschreiten zu können.

Neben der Bedienung der Ostseebäder an der Lübecker Bucht steht der Anschluss von Fehmarn-Burg und Neustadt an die neue Schienenhinterlandanbindung im Fokus dieser Überlegungen.

Zur Wahrung der Interesssen des Kreises Ostholstein und der Kommunen werden folgende Schritte empfohlen:

- 1. Zunächst sollten die rechtlichen Fragen (mit dem EBA) geklärt werden, um die Motivation der DB besser zu verstehen und strategische Handlungsoptionen für den Kreis Ostholstein zu klären.*
- 2. Die Ideen und Überlegungen dieses Konzeptes sollten auf ihre planerische und betriebliche Umsetzung hin untersucht und geprüft werden.*
- 3. Es sollte eine rechtzeitige Ergänzung und Korrektur der bisherigen Planungen im ROV im Sinne des Kreises Ostholstein eingeleitet werden.*
- 4. Soweit möglich und erforderlich, sollten schon für den LNVP 2013-2017 entsprechende Eingaben gemacht werden und ggf. innerhalb des Rechtsrahmens Maßnahmen eingeleitet werden, um die erfolgreiche Entwicklung des SPNV in Ostholstein auch in Zukunft weiter fortzusetzen.*