



**Kreis
Plön**
Die Landrätin

Bericht

067/19

**Bericht über die Ergebnisse des von der NAH.SH
beauftragten Gutachtens zu einer möglichen Reaktivierung
der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg**

Fertigstellungsdatum: 19.08.2019
Aktenzeichen:
Ansprechpartner: Schäfer, Eckart
Federführung: Fachbereich 3 - Sicherheit,
Ordnung, Bauen und Umwelt

	Beratende Gremien	Zuständigkeit	Datum, Öffentlichkeitsstatus	TOP Nr.
1.	Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus	Kenntnisnahme	04.09.2019, öffentlich

Landrätin:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nicht öffentlich
-------------------	--

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Der Bericht besteht aus der schriftlichen Vorlage und dem mündlichen Vortrag des Referenten der Nah-SH.

A. Ausgangslage:

Der Kreistag hat am 22.05.2014 bzgl. der Mitwirkung des Kreises Plön an der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Plön – Ascheberg – Wankendorf – Neumünster das Nachfolgende beschlossen:

„Die Kreisverwaltung wird beauftragt, koordinierend gemeinsam mit der Landesverkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein sowie den Städten und Gemeinden Plön, Ascheberg, Wankendorf, Neumünster, den Bürgern des Kreises Plön in diesem Raum sowie Eisenbahnexperten schrittweise einen Katalog von Maßnahmen zu entwickeln, die die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Plön – Ascheberg – Wankendorf – Neumünster bewirken und sicherstellen können. Dazu gehören u.a.

- *eine Bestandsaufnahme der Infrastruktur der vorhandenen Eisenbahnstrecke,*
- *eine Darstellung von nötigen Sanierungsmaßnahmen wie z. B. des Gleiskörpers, der Signalanlagen, der Bahnübergänge und des Bahnhofs Wankendorf,*
- *ein Konzept zur Vernetzung von Bahn und Bus in der Region,*
- *ein Finanzierungsplan (z. B. nach dem Modell der Reaktivierung von „Hein Schönberg“)*“

Am 05.10.2017 beschloss der Kreistag:

„Die Kreisverwaltung wird gebeten, schriftlich und in der Sitzung des WET am 11.10.2017 über den Sachstand zum Kreistagsbeschluss zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Plön-Ascheberg-Neumünster v. 22.5.2014 (Antrag der Fraktion UWG-Kreis Plön, AN/KT/2014/0029) zu berichten und Vorschläge zur weiteren Umsetzung zu unterbreiten. Die Maßnahmen sollen darauf ausgerichtet sein, die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke in den nächsten Landesnahverkehrs-Plan einzustellen.“

Während der Sitzung des WET am 11.10.2017 wurde mündlich berichtet, dass es zunächst keinen neuen Sachstand gab, weil das von der NAH-SH beauftragte Gutachten, entgegen der vorherigen Ankündigung, noch nicht vorlag. Diese Grundlage war aber erforderlich, um als Kreis eine Einschätzung zu Handlungsmöglichkeiten treffen zu können.

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind in Deutschland seit dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes am 27.12.1993 für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zuständig. Dies umfasst den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Je nach Bundesland sind diese Funktionen unterschiedlichen Behörden und Organisationen übertragen. Der Aufgabenträger für den SPNV in Schleswig-Holstein ist seit dem 27.11.2014 der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH). Dies umfasst auch die Frage einer Reaktivierung der Bahnstrecke Ascheberg – Neumünster.

Der Kreis Plön ist nicht Aufgabenträger für den SPNV. Es bestehen aber thematische Schnittmengen im Rahmen der Kreisentwicklung zwischen Bahnverkehr/Daseinsvorsorge, Bahnverkehr/Tourismus, Bahnverkehr/ Verkehrsangebote der VKP sowie Bahnverkehr/Ortsentwicklung. In Folge der o.g. Beschlüsse des Kreistages hat die Verwaltung daher im Rahmen ihrer Stellungnahmen zu Landesnahverkehrsplänen, bei der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans und in Stellungnahmen zur Raumordnung auf die Option der Wiederinbetriebnahme dieser Bahnstrecke hingewiesen.

Insgesamt war aber in den Jahren seit Fassung des Grundsatzbeschlusses des Kreistags vom 22.05.2014 bis zum Jahr 2018 wenig Entwicklung in der Frage einer möglichen Reaktivierung zu verzeichnen. Ab dem Jahr 2018 wurde das Thema von verschiedenen Seiten wieder aufgenommen, siehe dazu Punkt C.

B. Hintergrundinformationen:

Es handelt sich um eine stillgelegte, aber weiterhin gewidmete, eingleisige Eisenbahnhauptstrecke zwischen Ascheberg und Neumünster, in Ost-West-Richtung verlaufend. Ehemalige Haltepunkte im Kreisgebiet sind Ascheberg, Kalübbe, Perdoel, Wankendorf, Bokhorst und anschließend die Stadt Neumünster. Die Trassenlänge beträgt 25,5 Kilometer, die überwiegend erhalten und teilweise durch Brückenabrisse und Überbauung unterbrochen sind. Auch Gleise an Bahnübergängen sind teilweise nicht nutzbar wegen nicht wieder hergestellter Überführungen.

Die vormalige Verkehrsfunktion der Eisenbahn (Verbindung Neumünster – Neustadt i.H.) wurde nicht ersetzt. Die bereits zu Betriebszeiten der Bahn bestehende Buslinie pendelt zwischen Plön und Neumünster.

Im Anhang zu dieser Vorlage befindet sich für den Zeitraum von 1866 bis heute eine detaillierte Chronologie zur Entwicklung der Bahnstrecke.

C. Neuere Entwicklungen zum Thema Reaktivierung seit 2018

C.1 Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie „Deutschland-Takt“, im September 2018 durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Strecke Ascheberg – NMS wird in der Studie als Teil eines Nahverkehrs-Zielfahrplans dargestellt.

Der Deutschland-Takt ist ein im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbartes Projekt. Im Ergebnis sollen Fernzüge im festen 30- oder 60-Minuten-Takt abfahren und im Zielbahnhof oder Knotenbahnhof jeweils zusammen mit anderen Linien zu einem festen Takt ankommen. Die Züge halten gemeinsam einige Minuten und ermöglichen einen bequemen Umstieg. Auf der Grundlage dieses Zugfahrplans werden die anknüpfenden Verkehrsangebote wie Regionalbuslinien mit dem Bahnverkehr abgestimmt. So soll der gesamte öffentliche Verkehr zu einem verlässlichen System zusammenwachsen. Die Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg wurde in die Planung dieses Systems als Schienenverbindung integriert.

C.2 Vorlage des Gutachtens der Nah-SH zur Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg, Einschätzung zur Standardisierten Bewertung im Januar 2019. Ziel des Gutachtens ist die Einschätzung darüber, ob der volkswirtschaftliche Nutzen der Reaktivierung der Strecke die Kosten hierfür deckt (Nutzen-Kosten-Verhältnis). Das Gutachterbüro ist zu dem Ergebnis gekommen, dass durchaus Potential dafür besteht, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden kann, der die Kosten übersteigt. Es wurden dazu 2 Streckenvarianten berechnet:

Variante 1) Neumünster – Ascheberg. Ergebnis Kosten-Nutzen-Verhältnis 0,74.

Variante 2) Neumünster – Plön. Ergebnis Kosten-Nutzen-Verhältnis 1,03.

In beiden Fällen ergeben sich Werte, die nahe der Wirtschaftlichkeitsgrenze von 1,00 liegen. Variante 2 mit einer Durchbindung der Züge von und nach Plön schneidet dabei jedoch mit einem Wert von 1,03 besser ab als Variante 1 mit einem reinen Pendelverkehr zwischen Neumünster und Ascheberg (0,74).

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung als langfristiger Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität zu verstehen ist. Sie sei volkswirtschaftlich sinnvoll durchführbar, sofern ein schlankes Betriebskonzept und ein maßvoller Infrastrukturausbau möglich sind.

Der Gutachter empfiehlt daher, eine detaillierte Untersuchung durchzuführen, da voraussichtlich gute Aussichten bestehen, einen Nutzenüberschuss in förderfähiger Höhe zu erreichen.

C.3 Fachworkshop der Bundesregierung „Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken & Elektrifizierung des deutschen Schienenverkehrs“ am 08.10.2018

Vorlage von Studienergebnissen, welche zeigen, dass Investitionen in die Reaktivierung von Schienenstrecken lohnend sein können – auch für den Klimaschutz.

Eine Grenzgröße von mindestens 20.000 Einwohnern an einem Zielort für eine Reaktivierung wird als ausreichend erachtet.

D. Aspekte einer Reaktivierung aus Sicht der Kreisentwicklung

Grund der Stilllegung im Jahr 1995 war die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Strecke nach damaligen Maßstäben. Sowohl das Fahrgastaufkommen als auch die Nachfrage nach Gütertransport waren seit den 70er-Jahren konstant rückläufig. Seit den 90er- Jahren steigen die Fahrgastzahlen hingegen wieder.

Bahnanbindungen werden mittlerweile wieder als wertvolle Teile regionaler Infrastrukturangebote wahrgenommen. Sie können erheblich zur Attraktivität von Regionen als Siedlungsräume und touristische Räume beitragen. Insbesondere aus dem Hamburger Raum nehmen Ausflugsreisende schon heute häufig Bus und Bahn (Quelle: NAH.SH).

Die Strecke Ascheberg-Neumünster ist eine der wenigen Ost-West-Verbindungen Schleswig-Holsteins. Ihre Bedeutung liegt daher nicht nur in der grundsätzlichen Möglichkeit, das öffentliche Transportangebot zu erweitern, sondern auch in der Möglichkeit, eine leistungsfähige Querverbindung in die Holsteinische Schweiz zu schaffen, wo bisher der schienengebundene öffentliche Personenverkehr Umwege über Kiel oder Lübeck nehmen muss. Diese verbesserte Anbindung träge auf ein neues Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung, die heute eher die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit einbezieht.

Insbesondere die verringerten Reisezeiten sind ein Punkt, der für die Attraktivität der Verbindung spräche. Die Reisezeiten, die bis zur Stilllegung angeboten wurden waren, betragen:

- Wankendorf - Ascheberg 13 min / Eilzug 8 min.
- Wankendorf – Neumünster 12 min.

Bei optimierter Anbindung könnte - im Vergleich zum heutigen Angebot von ca. 1.40 h - die Verbindung zwischen Plön und Hamburg um ca. 20 min. schneller sein..

Die Stadt Plön mit der Gemeinde Ascheberg als regionaler Schwerpunkt in der Mitte und die Gemeinde Wankendorf als Zentraler Ort im Süden des Kreisgebietes sind stabil hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung. Aus dieser guten Entwicklung erwachsen neue Ansprüche der Wohnbevölkerung an ein gutes öffentliches Transportangebot. Das Mobilitätsverhalten bzw. auch die wachsende Bereitschaft, den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen, wird begleitet von Wohnraumnachfragen in weniger zentralen, d.h. bodenpreis-günstigeren Lagen, wie den o.g. Gemeinden. Begleitet wird dies auch vom zunehmenden Umweltbewusstsein der Bevölkerung, den steigenden Mobilitätskosten und der Zunahme der Pendlerbeziehungen nach Kiel, Neumünster und Hamburg.

Diese Entwicklung kann die Reaktivierung der Bahnstrecke unterstützen.

Aus dem kommunalen Raum wurde die Befürchtung geäußert, dass hohe Investitionen auf die an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden für die Wiederinbetriebnahme der Strecke, d.h. Wiederaufbau der abgerissenen Brücke in Ascheberg und der überbauten Gleisanlagen, zukämen. Eine erste Einschätzung der Rechtslage hat dazu ergeben, dass der mit der Reaktivierung der Bahnstrecke ausgelöste technische Investitionsbedarf nicht kommunale Sache ist, sondern Angelegenheit der Bahn bzw. des zukünftigen Betreibers. Es gibt hierzu jedoch noch keine gesicherten Erkenntnisse, sondern Fragestellungen, die zu klären sind.

Ein Thema ist auch das Interesse einiger privater Streckenanlieger, den Bahndamm zu beseitigen, um größere Landwirtschaftsflächen zu erhalten. Dabei sollte zwischen Gemeinwohlinteresse an Bahnanbindung und Partikularinteressen abgewogen werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Bahnstrecke eine wechselhafte und lange Geschichte aufweist und dass divergierende Positionen vorhanden waren und sind. Dem Kreis Plön liegt im Rahmen seiner Ausgleichsfunktion eine vermittelnde Klärung am Herzen. Es ist wichtig, die Argumente von allen Betroffenen einer Reaktivierung im weiteren Verfahren ernst zu nehmen und eine Akzeptanz vor Ort zu schaffen. Dies betrifft beispielsweise Fragen der Flächennutzung durch Landwirtschaft, der Wirtschaftlichkeit des vorhandenen Busverkehrs, Sorgen der Anlieger und Gemeinden oder Finanzierungsfragen generell. Der Kreis Plön ist daher unterstützend und im Rahmen seiner Zuständigkeiten bestrebt, einen Ausgleich zwischen Einzelinteressen und dem Gemeinwohlinteresse zu fördern.

Weitere Informationen können hier abgerufen werden:

- Broschüre Stadt, Land, Schiene, Allianz pro Schiene, Mai 2015 → <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/stadt-land-schiene-4-auflage-2014.pdf>
- Flyer Deutschland-Takt, BMVI, August 2017 → https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/flyer-deutschland-takt.pdf?__blob=publicationFile

E. Handlungsmöglichkeiten des Kreises

- Moderation des weiteren Vorgangs auf Seiten der angesprochenen Gemeinden.
- Kreis als Ansprechpartner mit Koordinationsfunktion für weitere Beteiligte, wie NAH-SH, Eisenbahnbundesamt, Wirtschaftsministerium
- Prüfung finanzieller Unterstützung für gemeindliche Infrastrukturmaßnahmen

Anlagen:

1. Chronologie der Bahnstrecke Ascheberg-Neumünster
2. Gutachten der Nah-SH GmbH: Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg, kcw 23.1.2019