



Schienernanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Stilllegungsverfahren für drei Teilabschnitte der Bestandsstrecke

Verlegung an die Autobahn

Drei Abschnitte der alten Strecke werden der Form halber stillgelegt



- 55 km Neubaustrecke als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (2010-2014)
- Forderungen der Region beim Trassenverlauf berücksichtigt (z.B. kein Schienenverkehr durch Ostseebäder in der Lübecker Bucht)
- Strecke rückt näher an die Autobahn
- Offizielles Stilllegungsverfahren für drei Abschnitte der Bestandsstrecke:
 - Ratekau bis Haffkrug (inklusive Haltepunkte)
 - Neustädter Binnenwasser
 - Großenbrode (inklusive Haltepunkt)
- Stilllegung / Verkauf erst mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke

Stilllegungsverfahren

Abschnitte werden 3 Monate lang zum Kauf angeboten

- Zielsetzung der DB: Keine ersatzlose Stilllegung von Bahnstrecken
- Im Falle einer Streckenverlegung muss für die Bestandstrasse ein Stilllegungsverfahren durchlaufen werden, wenn sich der Streckenverlauf deutlich ändert
- Zustimmung vom Eisenbahnbundesamt, sofern
 - der weitere Betrieb der Anlagen unzumutbar ist, beispielsweise bei laufenden Kosten ohne Erlöse
 - die Anlagen nicht durch einen Dritten übernommen werden
- Anlagen werden im Internet zum Verkauf angeboten
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben drei Monate Zeit, ein Angebot abzugeben



Das Verfahren im Projekt

Warum werden die Abschnitte stillgelegt?



- Verlagerung der Strecke in den betreffenden Bereichen auf Wunsch der Region
- Vsl. kein Schienenverkehr mehr auf der Bestandstrasse
 - Das Land hat angekündigt, auch den Nahverkehr über die neue Strecke zu bestellen, und plant ein alternatives Verkehrskonzept (z.B. autonome Busse) für die derzeitige Bäderbahn-Strecke
- Der Form halber Verfahren, weil sich der Trassenverlauf deutlich ändert
- Vorgehen mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt

Das Verfahren im Projekt Ausschreibung läuft bis Anfang September

	
Abgabe von Eisenbahninfrastruktur	
Tellstrecke: Bf Ratekau – Bf Hafkrug (inkl. Bf Hafkrug) (DB Strecke 1100) Ausschreibung vom 12.06.2020 bis 11.08.2020	
Angaben zur Strecke:	
Stand der Erhebung:	09/2019
Anzahl der Streckengleise, Art der Bahn	Eingleisig, nicht elektrifizierte Hauptbahn
Länge einschl. Bahnhofsgleise:	12.584 km durchgehendes Hauptgleis + 2.364 km sonstige Hauptgleise
Land:	Schleswig-Holstein
Kreis:	Ostholstein
Trassennutzung:	SPFV, SPNV, SGV
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h
Streckenklasse:	D4
Radialstrecke:	22,51
Meterlast:	8 t/m
Jährliche Erlöse (Trassen- und Anlagennutzung):	2018: ca. 763.300 EUR
Jährliche Kosten für die Vorhaltung der Strecke (Standard DB Netz AG):	2018: ca. 413.900 EUR
Investitionen in den nächsten fünf Jahren (Standard DB Netz AG):	rd. 24.261.000 EUR für die Erneuerung von: - 14,948 Km Gleisober- und unterbau - 6 Weichen - 1 Stellwerk inkl. der dazugehörigen Signalanlagen - 2 Durchlässe - 2 Bahnübergänge - Aufwand für Rückbau und Entsorgung, sowie Planungskosten
Kaufpreis:	359.883 EUR zzgl. MwSt
Pachtzins / Jahr:	28.791 EUR zzgl. MwSt
Kosten für den Eisenbahninfrastrukturanschluss / Jahr:	rd. 36.086 EUR zzgl. MwSt
Übernahme der Rückzahlungsverpflichtung gem. § 9a BStWG für Fördermittel des Bundes:	keine
Betriebswirtschaftliche Bewertung:	Im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau der DB-Strecke 1100 für die Schienenanbindung der Festen Fernmehrbeltzuehung werden einige Teilstrecken der Bestandsstrecke in eine neue Trassenführung verlegt. Der 12,584 km lange Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Ratekau und Hafkrug soll einschließlich der Verkehrsstationen Timendorfer Strand, Scharbeutz und Hafkrug in westlicher Richtung an die Bundesautobahn A1 verlegt, zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Bedingt durch die Verlegung sind zukünftig keine Verkehre über die Bestandsstrecke zwischen Ratekau und Hafkrug mehr vorgesehen (das Land Schleswig-Holstein hat angekündigt, den SPNV auf der neuen Trasse zu bestellen). Es werden keine Erlöse, jedoch weiterhin jährliche Kosten für die Vorhaltung des Streckenabschnitts erwartet. Der Streckenabschnitt kann daher von der DB Netz AG nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden.
Ansprechpartner zum Thema:	Interessenten, die als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Teilstrecke voraussichtlich ab dem Jahr 2028 – in Abhängigkeit zu den noch zu durchlaufenden Planfeststellungsverfahren sowie zu der tatsächlichen Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Festen Fernmehrbeltzuehung – nach einer mehrmonatigen Unterbrechung übernehmen und für den öffentlichen Verkehr in eigener Verantwortung

- *Wann und wo werden Abschnitte und Haltepunkte zum Kauf angeboten?*
 - Die Ausschreibung im Internet läuft bis Anfang September 2020 unter fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/wettbewerb/abgabe_infrastruktur-1368460 und deutschebahn.com/abgabeeisenbahninfrastruktur.
- *Wer kann ein Kaufangebot abgeben?*
 - Ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen, da es zunächst um die Frage geht, ob die Abschnitte als aktive Eisenbahninfrastruktur aufrechterhalten bleiben
- *Was passiert, wenn die Abschnitte verkauft werden?*
 - Findet sich ein Käufer, muss die DB Netz AG den Anschluss der alten Trasse an die Neubaustrecke gewährleisten
 - Anderenfalls werden die Abschnitte mit der Inbetriebnahme der neuen Schienenstrecke stillgelegt

Das Verfahren im Projekt

Kaufverhandlungen mit Kommunen nach der Stilllegung möglich



- Kauft ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Teilstrecke, ist es verpflichtet, den Abschnitt als öffentliche Eisenbahninfrastruktur weiter zu betreiben
 - Gleise müssen instand gehalten und auch für Dritte befahrbar gemacht werden
 - In der Regel wird im Kauvertrag eine Frist von mehreren Jahren festgelegt
 - Dadurch sind Käufe ausgeschlossen, die nur dazu dienen sollen, Flächen für andere Projekte zu „blockieren“ oder sie gewinnbringend weiterzuverkaufen
- Werden die Abschnitte stillgelegt, kommen danach auch Kommunen und andere Interessenten als Käufer der Flächen und Bahnhofsgebäude infrage

Frühzeitiges Verfahren Stilllegung oder Verkauf erst nach Inbetriebnahme der neuen Strecke



- Bis zur Inbetriebnahme der neuen Schienenanbindung des Belttunnels betreibt die DB Netz AG die Bestandsstrecke als aktive Infrastruktur weiter; der Schienenverkehr zwischen Lübeck und Neustadt wird während der Bauphase so lange wie möglich aufrechterhalten
- Das Stilllegungsverfahren wurde der aktuellen Rechtslage entsprechend frühzeitig eingeleitet
 - Die DB Netz AG muss ggf. den Anschluss der Bestandsstrecke gewährleisten
 - Die planfeststellende Behörde benötigt zur Prüfung der Unterlagen deshalb einen Nachweis, ob die Teilabschnitte weitergenutzt oder stillgelegt werden
 - Das Bundesverwaltungsgericht hat im Juli 2018 ein Grundsatzurteil gefällt, dass die Möglichkeit einer Übernahme durch einen Dritten frühzeitig zu prüfen ist (bis dahin wurden Stilllegungsverfahren üblicherweise erst eingeleitet, nachdem der Verkehr eingestellt wurde)
 - Terminliche Risiken für das Gesamtprojekt können durch das frühzeitige Verfahren begrenzt werden



Weitere Informationen unter: www.anbindung-fbq.de