

Fragen zur Einwohnerfragestunde der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Tourismus am 13.11.2013

Als Vorteile für den Kreis Plön bei einer Reaktivierung der Bahnlinie Kiel-Schönberg werden nach dem landesweiten Nahverkehrsplan u. a. genannt (S. 4 der Stellungnahme):

- Kürzere Reisezeit für die Mehrheit der Fahrgäste**
- eine erheblich bessere Erschließung des Fahrgastpotentials und damit höhere Einnahmen**
- Ansiedlung von weiteren Einwohnern und Gewerbebetrieben**
- Land und Bund sind bereit, die Reaktivierung mit hohen finanziellen Mitteln zu fördern**

Fragen:

Wurden vom Kreis Plön die Notwendigkeit, die Kosten, die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen der Reaktivierung der Kiel - Schönberger Eisenbahn geprüft oder verlässt sich der Kreis auf die Aussagen der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS)?

Sollten dem Plöner Kreistag vor einer Entscheidung/Zustimmung zu dem Projekt die Planung, Kosten und möglichen jährlichen Defizite -auch der VKP- auf der Linie bekannt sein? Oder ist die Aussage „das Land trägt die Kosten“ für den Kreistag ausreichend?

Sieht der Kreis Plön eine bessere Erschließung für die Anliegergemeinden und Bürger/innen durch die Reaktivierung der Bahnlinie, wenn die Bahn nur 4 Haltestellen im Kreisgebiet anfährt, der Bus aber 12 Haltestellen hat?

Sind dem Kreis Plön (bzw. der LVS) die auf die Gemeinden zukommenden Kosten für die Investitionen für die Herrichtung des Bahnhofsumfeldes wie Park + Ride- Parkplätze, Beleuchtung, Fußwege, Verkehrssicherung und die laufenden jährlichen Unterhaltungskosten bekannt?

Wie hoch werden die jährlichen Defizite für die VKP auch bei 50 %iger Reduzierung des Fahrangebotes auf dieser Linie?

Glauben die Abgeordneten des Kreises Plön, dass täglich mit 1.500 Fahrgästen von Kiel nach Schönberg und 400 von Schönberg zum Schönberger Strand bei ca. 20.000 Einwohnern zu rechnen ist, wenn (lt. KN vom 01.11.2013) 1.460 Fahrgäste die Strecke von Kiel nach Rendsburg bei ca. 52.000 Einwohnern mit Anbindung von Schleswig und Husum zu rechnen ist?

Warum ist die Bahn in der Probstei ökologisch sinnvoller als der Bus, wenn die gleichen Dieselmotoren genutzt werden, erhebliche Zubringerverkehre notwendig werden, Staus an den Überwegen entstehen und das Wild in der Natur (und die Menschen) durch Emissionen aufgeschreckt werden?