



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rolf Fischer (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Schienenverbindung Kiel-Flensburg

Vorbemerkung des Fragenstellers:

Die Eisenbahnstrecke Kiel-Flensburg verbindet zwei der größten Städte in Schleswig-Holstein. Mit der Verbindung zur nördlichen Metropole und durch die Anbindung mittlerer Zentren wie z.B. Eckernförde zählt sie zu den wichtigsten Verkehrslinien nach Norden. Viele Bürgerinnen und Bürger nutzen die Bahn zum berufsbedingten Pendeln oder zum Einkaufen; aber auch die touristische Nutzung dieser Verbindung ist gerade in den Sommermonaten von Bedeutung.

1. Wie viele Unfälle haben sich auf der Strecke Kiel-Flensburg in den letzten 10 Jahren ereignet?

Seitens der Straßenverkehrsbehörden wurden seit 1997 folgende Unfallzahlen ermittelt:

1997:	1 Unfall	2000:	1 Unfall
1998:	1 Unfall	2001:	1 Unfall
1999:	- Unfall	2002:	- Unfall

In diesen Unfallzahlen sind Personen- und Sachschäden enthalten. Die Unfälle ereigneten sich im Bereich von Bahnübergängen im Zuge klassifizierter Straßen.

2. Wie stellt sich die Unfallhäufigkeit im Verhältnis zu anderen Strecken zwischen großen Städten dar?

Im Vergleich mit anderen Bahnstrecken in Schleswig-Holstein ist die Strecke nicht auffällig.

3. Welche Maßnahmen der DB gibt es, die Strecke sicher zu machen, z.B. an der Strecke oder auch in den Zügen?

Der Verkehr auf der Strecke Kiel-Flensburg wird von DB Regio mit modernen Triebfahrzeugen (LINT) durchgeführt. Das Zugpersonal ist mit Mobiltelefonen ausgestattet.

Die Strecke wird wie alle anderen Strecken laufend unterhalten und entspricht in allen Punkten den geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird laufend durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

4. Welche technischen Störungen sind in den vergangenen fünf Jahren aufgetreten, die zu Verspätungen geführt haben?

Nach Angaben der DBAG ist die Strecke Kiel - Flensburg hinsichtlich technischer Störungen nicht auffällig. Gleichwohl können Signalstörungen oder Störungen an Bahnübergängen Verspätungen auslösen. Hierdurch verursachte Verspätungen von ca. zehn Minuten pro Zug können auf der eingleisigen Strecke durch notwendig werdende Kreuzungsverlegungen durchaus auf 20 – 30 Minuten anwachsen.

5. Welche Signaltechnik existiert auf der Strecke?

Die Strecke Kiel – Flensburg entspricht in ihrer Ausrüstung den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Sie ist zum Teil mit mechanischen Signalen, aber auch mit Lichtsignaltechnik ausgerüstet.

6. Wie ist es mit der Pünktlichkeit der Züge bestellt und welche Maßnahmen könnte ggf. zu einem Abbau der Verspätungen führen?

Nach Angaben der LVS stellt sich die Pünktlichkeitsentwicklung der vergangenen Monate wie folgt dar:

	Messungen	davon verspätet	Pünktlichkeit	Hauptursache
Nov. - Dez. 2000	2443	820	66,43 %	Witterung
Jan. - Dez. 2001	15899	1445	90,91 %	Witterung
Jan. - Okt. 2002	13582	680	94,99 %	

Zu beachten ist, dass viele Verspätungen aus dem Abwarten verspäteter Anschlusszüge aus Richtung Hamburg resultierten und zum Teil Folgeverspätungen nach sich zogen. Deshalb kann die Verspätungsfrage nicht nur lokal bezogen auf die Infrastruktur der Strecke Kiel – Flensburg betrachtet, sondern muss im Zusammenhang der Gesamtnetzwirkung gesehen werden. Durch Einbau entsprechender Fahrzeitpuffer wird im Rahmen des Integralen Taktfahrplans (ITF) eine hohe Fahrplanstabilität angestrebt. Ebenfalls fahrplanstabilisierend wirken sich die im Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (LNVP) aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich dieser Strecke aus.

7. Wie wird die Information der Fahrgäste gewährleistet und ist sichergestellt, dass Kommunikationsprobleme, wie sie z.B. bei der „Weihnachtsverspätung 2002“ auf der Strecke u.a. Bremen-Hamburg festgestellt wurden, auf dieser Strecke nicht vorkommen?

Alle Triebfahrzeugführer sind mit Mobiltelefonen ausgerüstet, so dass sie, soweit das Mobiltelefonnetz es zulässt, mit Nachrichten versorgt werden und Meldungen über besondere Vorkommnisse abgeben können.

Die Information der Fahrgäste wird auf den Stationen Sörup, Süderbrarup, Eckernförde einschl. Rieseby, Gettorf und Suchsdorf durch die örtlich tätigen Fahrdienstleiter, die über die Fahrplan-Lage auf der Strecke unterrichtet sind, vorgenommen. Auf den Stationen in Kiel, Flensburg und in Husby wird durch die DB Station & Service informiert. Die Lautsprecherdurchsagen erfolgen dabei zu jeder Zugfahrt. Dieses Modell der Reisendeninformation wird nach Anschluss der Gesamtstrecke an die ESTW-Technik (elektronische Stellwerke zur Rationalisierung an der Strecke) auch auf die zurzeit noch durch die örtlichen Fahrdienstleiter betreuten Stationen ausgeweitet. Eine „Weihnachtsverspätung“ kann auf diese Weise zwar nicht verhindert, aber kommunikationstechnisch zumindest abgefertigt werden.

8. Welche optimale zeitliche Verbindung wird für die Strecke angestrebt und welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Die Strecke Kiel – Flensburg ist fahrplantechnisch voll in den landesweiten ITF integriert und hierin auf den Knoten Kiel Hauptbahnhof ausgerichtet, so dass durch die dortigen Anschlussbeziehungen (Richtungen Neumünster/Hamburg, Preetz/Lübeck und Rendsburg) günstige Fahrzeiten in der Gesamtreisekette erzielt werden können. Die Fahrzeit von derzeit 72 Minuten wird in Zukunft gemäß den im LNVP festgehaltenen Zielen

- gleichzeitige Einfahrten in Flensburg und Kiel Hbf. und
- Bahnsteiginfrastrukturanpassung in Eckernförde im Rahmen der ESTW-Technik

verkürzt werden, Einzelheiten hierzu sind noch zu klären.

Weitere Verbesserungen ergeben sich, wenn die Kieler Strecke in Flensburg bis zum vorgesehenen Bahnhof Flensburg ZOB (zurzeit gutachtliche Machbarkeits-

untersuchung) und der Abschnitt Kiel Hbf. – Kiel Hassee zweigleisig ausgebaut sind.