

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 15/5316 (neu)**

*Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein*

Minister

Vorsitzende
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Roswitha Strauß, MdL
Landeshaus

24105 Kiel

Kiel, 20. Dezember 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

der Bericht der Landesregierung über die „Baumaßnahmen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen — Drucksache 15/2618 vom 15.4.2003“ wurde im Wirtschaftsausschuss am 1.9.2004 und im Landtagsplenum am 22.9.2004 (ohne Aussprache) behandelt.

Anliegend übersende ich die zugesagte, mit der DB AG und der LVS abgestimmte Aktualisierung dieses Berichtes.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Bernd Rohwer



Aktualisierung zum
Bericht
der Landesregierung

**Baumaßnahmen der DB AG
und ihrer Tochterunternehmen
(Landtags-Drucksache 15/2616 vom 15.04.2003)**

- Stand Oktober 2004 -

Baumaßnahmen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen 2004

Am 15. April 2003 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein in ihrem Bericht zu den Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und deren Tochterunternehmen (Landtags-Drucksache 15/2616 vom 15. April 2003) ausführlich dargelegt, welche Maßnahmen in den Bereichen Bahnhöfe/Stationen, Fahrzeugeinsätze, Schieneninfrastruktur und Bahnübergänge im Zeitraum 1996 bis 2003 geplant waren und welche davon umgesetzt werden konnten.

Diesen Bericht hat der Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags in seiner Sitzung am 1. September 2004 beraten und mit der Empfehlung der Kenntnisnahme an den Landtag weitergeleitet. Der Landtag ist dieser Empfehlung in seiner Sitzung am 22. September 2004 ohne Aussprache gefolgt.

Der Wirtschaftsausschuss hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein gleichzeitig gebeten, den Bericht zu aktualisieren. Diese Aktualisierung mit Stand von Oktober 2004 wird hiermit vorgelegt. Sie beschreibt auf Basis des Berichtes vom Vorjahr den Stand der einzelnen Maßnahmen und Projekte. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde die Reihenfolge des alten Berichtes beibehalten, es werden aber nur diejenigen Passagen aufgeführt, bei denen sich Veränderungen ergeben haben.

Die Aktualisierung des Berichtes vom Vorjahr erfolgte mit Unterstützung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) und beruht auf Angaben der Deutschen Bahn AG.

1. Bahnhöfe/Stationen

Im Zuge der Umsetzung des Stationsprogramms Schleswig-Holstein will das Land gemeinsam mit der DB Station&Service AG und anderen Stationsbetreibern sowie mit Unterstützung und Engagement der Kommunen auch in den folgenden Jahren die Modernisierung von Bahnstationen und deren Umfeld vorantreiben. In den vergangenen Jahren wurde gemeinsam die Situation unter anderem an den Stationen Westerland (Sylt), Keitum, Morsum (Sylt), Husum, Wesselburen und Einfeld verbessert. Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen befinden sich noch in der Planung (z.B. Lübeck-Travemünde-Strand, Heide [Holst], Elmshorn). Aber auch kleine Maßnahmen zur Verbesserung des Wartekomforts und der Fahrgastinformation sowie zur Wegeleitung konnten umgesetzt werden.

Seit 1995 sind auf Betreiben des Landes mit Hilfe von DB Station & Service AG unter Mitwirkung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Kommunen insgesamt 16 Stationen eröffnet bzw. reaktiviert worden. Im Dezember 2004 soll eine weitere Station eröffnet werden (Neumünster Stadtwald). Finanziert werden die Maßnahmen durch Bund, Land, Stationsbetreiber und Kommunen.

Durch die Reduzierung der Investitionsmittel des Bundes wurden Änderungen hinsichtlich der Finanzierung von Projekten sowie eine Repriorisierung/Neupriorisierung der Projekte erforderlich. Dies bedeutet, dass das Land viele Projekte, die bereits geplant oder fest zugesagt waren, zu einem erhöhten Fördersatz finanzieren muss (Einzelmaßnahmen wie folgt).

a) Bahnhof Husum

Die Modernisierung des Bahnhofes in Husum war schon seit längerer Zeit durch das Land bei der DB Station & Service AG bestellt und konnte im Sommer 2003 fertig gestellt werden.

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Gesamtkosten laut Antragstellung: | ca. 2.84 Mio. € |
| Bewilligte Förderung durch den Bund: | ca. 1.30 Mio. € |
| Bewilligte Förderung durch das Land: | ca. 0,41 Mio. € |

Die DB AG beziffert den gesamten Investitionsbedarf der Maßnahme auf 3,15 Mio. €.

b) Bahnhof Klanxbüll

Die im Taktverkehr fahrenden Regionalbahn (RB)- und Regionalexpress (RE)-Züge begegnen sich auf der in dichter Zugfolge befahrenen Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) planmäßig knapp nördlich des Bahnhofs Klanxbüll. Im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste war eine Nutzung des dort vorhandenen sehr schmalen Mittelbahnsteiges und des dafür erforderlichen gleisquerenden Bahnsteigzuganges nicht mehr zulässig. Es wurde daher eine neue Konzeption der Bahnhofsinfrastruktur mit zwei Außenbahnsteigen entwickelt.

Der neue Außenbahnsteig ist pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 in Betrieb genommen worden. Die Modernisierung des „Hausbahnsteiges“ (Bahnsteig 1 am Empfangsgebäude, dieser sollte bereits im letzten Jahr modernisiert werden) wird in 2004 realisiert (Ausschreibung läuft). Die Realisierung der Wartehalle und der Überführung erfolgt im Frühjahr 2005. Die Überführung und die Wartehalle werden außerplanmäßig vom Land zu 100 % finanziert. Der Hausbahnsteig wird mit Einsatz von Bundesmitteln modernisiert.

c) Bahnhöfe Morsum und Keitum

Beide Maßnahmen wurden frühzeitig von der LVS „bestellt“, mit dem Hinweis, dass die Fertigstellung spätestens zur Einführung des landesweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) im Dezember 2002 erfolgen muss. Um Zugbegegnungen ohne die Erfordernis von Sicherungspersonal zu ermöglichen, wurden die Mittelbahnsteige der beiden Stationen Morsum und Keitum durch neue Außenbahnsteige ersetzt. Dadurch wird der Betriebsablauf vereinfacht (vgl. die Ausführungen zum Bahnhof Klanxbüll). Die höheren Bahnsteige (76 cm über Schienenoberkante) erleichtern den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen in die Züge.

An beiden Stationen gestaltete sich die Planung der Zugänge schwierig und lief nicht mit der notwendigen Geschwindigkeit. Auch die Anträge mussten durch die DB Station& Service AG aufgrund z.T. fehlender Angaben häufig überarbeitet werden. Die verkehrsnotwendigen Maßnahmenteile konnten pünktlich im Dezember 2002 in Betrieb genommen werden. Mitte Juli 2004 wurde in Keitum die Unterführung fertig gestellt. Ein Aufzug zum Hausbahnsteig wird bis Ende 2004 errichtet.

Die Überführung in Morsum sowie die Wartehalle für den Hausbahnsteig werden im Frühjahr 2005 realisiert (zur Erzielung von Synergieeffekten gemeinsame Ausschreibung mit Überführung + Wartehalle Klanxbüll). Nachdem sich die Fertigstellung der Maßnahme aufgrund der finanziellen Situation bei der DB Station&Service AG immer wieder verzögerte, hat das Land die Übernahme der Kosten zu 100 % zugesagt.

d) Bahnhöfe Lunden und Langenhorn (Schlesw.)

Die Station Lunden kann bis auf absehbare Zeit aufgrund der Mittelknappheit bei der DB AG, dem Bund und Ländern nicht erneuert werden. Die Modernisierung soll spätestens mit Inbetriebnahme des geplanten ESTW in Heide erfolgen. In diesem Zusammenhang muss der ebenerdige Zugang zum Mittelbahnsteig aufgehoben werden. Der genaue Zeitplan für das ESTW Heide hängt von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel bei der DB Netz AG ab.

e) Kiel Hbf

Im April 1999 begannen die Bauarbeiten am Kieler Hauptbahnhof. Nach einem Baustillstand von April 2000 bis April 2001 wurden die Arbeiten im Mai 2001 mit dem Ziel der Fertigstellung zum 31. Dezember 2002 wieder aufgenommen. Der Baustillstand von 2000 bis 2001 ergab sich auf Grund der erst spät erkannten schlechten Bausubstanz im Gründungsbereich. Auch die Tatsache, dass erst im Jahr 2001 bemerkt wurde, dass sich das Hallendach verschoben hat, führte zu weiteren Verzögerungen.

Im September 2002 kündigte die Bauherrin der „ARGE Modernisierung Bf Kiel“, da das Vertrauen in eine weitere gemeinsame Zusammenarbeit gestört war. Nach Kündigung des Generalunternehmers wird seit Oktober 2002 wieder gebaut. Die Ausführung erfolgte seitdem mit Einzelgewerken unter der Maßgabe, die öffentlich zugänglichen Bereiche - Querbahnsteig, Reisezentrum sowie Ladengeschäfte im Erd- und Sockelgeschoss - am 26. Juni 2003 mit Beginn der Kieler Woche eröffnen zu können. Dies ist ebenso wie die Fertigstellung des Daches über dem Querbahnsteig rechtzeitig geschehen. Die Sparda-Bank konnte eine neue Filiale im Sockelgeschoss bereits im Mai 2003 eröffnen. Die Zugänge Nord-, Ost- und Westflügel wurden mittlerweile ebenfalls hergestellt.

Parallel zum Empfangsgebäude begannen Anfang März 2003 die Arbeiten zur "Grunderneuerung des Hallendaches im Querbahnsteig". Das Land beteiligt sich finanziell nicht an der Modernisierung des Bahnhofes. Die DB AG hatte ursprünglich geplant, den Umbau durch die Erträge aus den Vermarktungsbereichen zu finanzieren. Das neue Hallendach wird voraussichtlich durch den Bund finanziert.

Das Land beteiligt sich dagegen finanziell an der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Derzeit laufen die Planungen und Vorbereitungen für den Bau der Bahnsteighalle.

f) Lübeck Hbf

Ursprünglich sollte auch der Lübecker Hbf aus den Vermarktungserträgen modernisiert werden. Als sich bereits vor Jahren abzeichnete, dass diese Erträge dafür nicht ausreichen würden, stellte die Landesregierung eine Mitfinanzierung in Höhe von 4,2 Mio. € in Aussicht. Auch der Bund ist mit einem nicht unerheblichen Anteil in Höhe von rund

26,5 Mio. € an der Finanzierung beteiligt. Die zuwendungsfähigen Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich laut Antragstellung auf rund 38 Mio. € und liegen damit mehr als doppelt so hoch wie die vor ca. 4 Jahren erfolgte Kostenschätzung.

Folgende Maßnahmen sind zur Modernisierung des Bahnhofes geplant:

- Neuordnung der Vermarktungsbereiche des Erdgeschosses
- Rückbau der nicht zu revitalisierenden Gebäudeteile (Gleisüberbau)
- Erneuerung des Personensteiges und Anhebung um ca. 60 cm für die beabsichtigte Elektrifizierung
- Die Stahlkonstruktion der Stegeinhausung wird in Teilen erneuert und dann der Forderung der Denkmalpflege folgend in der historischen Formation wieder erstellt.
- Ergänzend sind in Richtung Norden neue Treppenanlagen und Aufzüge vorgesehen. Damit wird die behindertenfreundliche Zuwegung zu den Bahnsteigen erstmalig erreicht.
- Die vier Schiffe der Bahnsteighalle werden nacheinander demontiert. Alle Teile werden katalogisiert, saniert oder erneuert, mit Korrosionsschutz versehen und dann in umgekehrter Reihenfolge wieder in historischer Architektur neu erstellt.

§ Gesamtfertigstellung geplant: Juli 2006.

Die Gesamtinvestitionskosten werden von der DB AG mit 52,7 Mio. € veranschlagt.

Die Bahnsteighalle in Lübeck wurde bereits abgerissen, zudem wurde ein provisorischer Bahnsteigzugang errichtet. Durch die Finanzierungsschwierigkeiten bei Bund, Land und DB Station&Service AG mussten Planung und Finanzierung neu vereinbart werden. Im Empfangsgebäude wurden einige Maßnahmen in Abstimmung mit dem Land abgespeckt. Das Land bestand dabei auf der erneuten Unterbringung des Rei-

...

sezentrums im Empfangsgebäude. Die Maßnahmen an der Verkehrsstation werden weitestgehend wie ursprünglich geplant umgesetzt. Das Land wird seinen Finanzierungsanteil an der Maßnahme um 3,1 Mio. € erhöhen.

g) Neue Stationen und Modernisierungsmaßnahmen

! Ahrensburg (Strecke Hamburg – Lübeck):

Baubeginn erst im April 2005, da vorher keine ausreichend langen Sperrpausen möglich sind. Die Provisorien (Wetterschutz) werden winterfest hergerichtet.

! Bad Segeberg (Strecke Bad Oldesloe – Neumünster):

Die ursprünglichen städtischen Planungen für die Verknüpfung von Bahnhof und zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) wurden aufgrund von Finanzierungsproblemen nicht weiter verfolgt. Die Stadt hat daraufhin in Eigenregie ein neues Konzept entwickelt, dass die Errichtung eines neuen, in Privateigentum stehenden Empfangsgebäudes sowie das Belassen des ZOB in heutiger, bahnhofsnahe Lage vorsieht. Im Empfangsgebäude wird u.a. eine Verkaufsstelle der Nordbahn eingerichtet (*Quelle: Auskunft Stadt Bad Segeberg, Fr. Langetal, 14.09.*).

! Bad St. Peter-Ording (Strecke Husum – Bad St. Peter-Ording):

Die Modernisierung des Bahnsteiges soll noch in diesem Jahr fertig gestellt werden. Die Finanzierung erfolgt über den Bund, Land und DB Station&Service AG. Die Gemeinde wird mit Unterstützung der LVS das Umfeld und das Empfangsgebäude modernisieren.

! Büchen (Strecke Hamburg – Berlin):

Aufgrund der Mittelknappheit beim Bund können zur Zeit keine Aufzüge eingerichtet werden. Die Maßnahme umfasst insgesamt den Einbau von Aufzügen und die Verbesserung des Wartekomforts.

! Horst (Holst) (Strecke Hamburg – Kiel):

Die Station wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 eröffnet. Erste Zählungen bestätigen das prognostizierte Fahrgastaufkommen (im Januar 2004 wurden bereits 170 Ein- und Aussteiger pro Tag gezählt).

! Kleinkummerfeld (Strecke Neumünster – Bad Oldesloe):

Ein zusätzlicher Halt auf der im Dezember 2002 für den Personenverkehr ausgebauten Strecke Neumünster - Bad Segeberg ist fahrplantechnisch nicht möglich (Fahrplanabhängigkeit zwischen der kurzen Wendezeit in Neumünster und der einzigen Begegnungsstelle der Strecke in Bad Segeberg), weil die Strecke in den ITF-Knoten Neumünster eingebunden ist. Dies hat eine umfangreiche Untersuchung ergeben. Nur bei einem weiteren Ausbau der Streckeninfrastruktur und einer Heraufsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit wäre ein zusätzlicher Halt durchführbar. Die Kosten für einen derartigen Ausbau stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.

‡ **Lübeck-Kücknitz und Lübeck St. Jürgen** (Strecken Lübeck – Travemünde bzw. Lübeck – Bad Kleinen):

Die neu errichteten Stationen sind mittlerweile bis auf kleine Restarbeiten fertig gestellt.

‡ **Lübeck-Travemünde Strand** (Strecke Lübeck – Lübeck-Travemünde Strand):

Die Maßnahme wurde in zwei Abschnitte unterteilt (Verkehrsstation/Empfangsgebäude). Die Finanzierung für die Modernisierung des EG konnte soweit gesichert werden. Mit der Modernisierung des Empfangsgebäudes soll noch 2004 begonnen werden.

‡ **Neumünster Stadtwald** (Strecke Neumünster – Heide):

Nachdem die planerischen Rahmenvorgaben abgestimmt und die Verhandlungen über den Erwerb von Grundstücken abgeschlossen werden konnten, standen der DB Station&Service AG für diese Maßnahme Ende 2003 keine Eigenmittel mehr zur Verfügung. Im Frühjahr 2004 erklärte das Land, die Kosten für die Investitionen zu 100 % zu tragen. Die Baumaßnahme (Errichtung eines Seitenbahnsteigs) soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 betriebsbereit fertig gestellt werden.

‡ **Niebüll und Rendsburg** (Strecken Hamburg – Westerland bzw. Hamburg - Flensburg):

Die Modernisierung dieser Bahnhöfe hat weiterhin hohe Priorität. Die Umsetzung ist jedoch von der Entwicklung der Bundesmittel abhängig.

‡ **Reinbek** (Strecke Hamburg – Berlin):

In 2005 soll mit der Erneuerung der S-Bahnsteige begonnen werden.

‡ **Scharbeutz und Lübeck-Travemünde Hafen** (Strecken Lübeck – Puttgarden bzw. Lübeck – Travemünde):

Die Modernisierungen dieser Stationen sind noch nicht abgeschlossen. Voraussichtliche Fertigstellung beider Maßnahmen noch 2004.

‡ **Wakendorf** (Strecke Neumünster – Bad Oldesloe):

Die Modernisierung der Station (Aufhöhung der Bahnsteige und Verbesserung des Wartekomforts) wurde im Frühjahr 2004 abgeschlossen.

‡ **Wesselburen** (Strecke Heide – Büsum):

Die Maßnahme (Aufhöhung der Bahnsteige, Verbesserung des Wartekomforts) ist weitgehend fertig gestellt.

‡ **Auswirkungen der Planung des ESTW Heide:**

Problematisch ist die erheblich verzögerte Einrichtung eines elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Heide. Da hierfür erforderliche Maßnahmen Grundlage für einige Stationsprojekte sind, verzögern sich die Projekte in Heide, Lunden und Meldorf.

h) Weitere geplante Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die in den nächsten Jahren neben den oben genannten angeschoben bzw. umgesetzt werden sollen, sind die Modernisierung der Stationen Elmshorn, Tornesch, Halstenbek, Thesdorf, Pinneberg, Kupfermühle, Lauenburg, Bad Schwartau und Bargtheide. Diese müssen hinsichtlich des Umfangs und der Finanzierung noch geprüft werden.

2. Fahrzeuge

Strecken und Fahrzeugtypen

Die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) setzt im Verlauf des Jahresfahrplans 2004/2005 auf den derzeit von ihr betriebenen Strecken sowohl lokomotivbespannte Wagenzüge als auch Triebwagen ein. Im Einzelnen kommt folgendes Wagenmaterial zum Einsatz:

a) Kursbuchstrecke (KBS) 100 Hamburg – Büchen – Rostock (Bestellverantwortung teilweise beim Land Mecklenburg-Vorpommern):

Lokbespannte Wagenzüge mit Doppelstockwagen (RE Hamburg – Rostock) oder Redesign-Nahverkehrswagen (Verdichter-RB Hamburg – Büchen – Schwerin) und Triebwagen der Baureihe 628 (RB Aumühle – Büchen, ab dem 12.12.04 auch hier lokbespannte Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen)

b) KBS 130 Hamburg – Westerland:

Lokbespannte Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen auf den RE- und RB-Teillinien, zwischen Heide/Husum und Itzehoe ab dem 12. Dezember 2004 Triebwagen der Baureihe 628.

c) KBS 131 Hamburg – Kiel und Neumünster – Flensburg:

Lokbespannte Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen (auf den Abschnitten Neumünster – Flensburg und Neumünster – Elmshorn am Tagesrand, an Wochenenden und Feiertagen auch Triebwagen der Baureihe 648 („LINT 41“)

d) KBS 134 Kiel – Husum

Zusätzlich zum Taktverkehr der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) verkehrt saisonal ein lokbespannter Wagenzug mit Redesign-Nahverkehrs- und Gepäckwagen zur Fahrradmitnahme („Sylter Welle“)

e) KBS 140 Hamburg – Lübeck – Plön – Kiel und Lübeck – Lübeck-Travemünde:

Lokbespannte Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen sowie Triebwagen der Baureihe 628 in Einfach- und Mehrfachtraktion.

f) KBS 141 Lübeck – Puttgarden:

Triebwagen der Baureihe 628 und – bis 31. Oktober 2004 – lokbespannter Wagenzug mit Redesign-Nahverkehrs- und Gepäckwagen zur Fahrradmitnahme („Fehmarn

Welle“), ab 12.12.2004 einzelne Leistungen zwischen Lübeck und Neustadt als lokbespannte Züge.

g) KBS 145 Lübeck – Büchen – Lüneburg:

Triebwagen der Baureihe 628

h) KBS 146 Kiel – Flensburg:

Triebwagen Baureihe 648 („LINT 41“); zudem fährt montags bis freitags ein lokbespannter Wagenzug mit Redesign-Nahverkehrswagen von Flensburg über Kiel nach Hamburg

i) KBS 150 Lübeck – Bad Kleinen:

Triebwagen der Baureihe 628 in Einfach- und Mehrfachtraktion.

Das Modernisierungsprogramm (Redesign) mit Unterstützung des Landes von rund 120 Reisezugwagen für den Nahverkehr ist abgeschlossen.

Darüber hinaus plant die DB AG, zur Sicherung des Standortes Schleswig-Holstein das Instandhaltungswerk in Neumünster für rund 3,5 Mio. € sowie die Fahrzeugreinigungsanlage im Werk Kiel für rund 0,54 Mio. € zu modernisieren.

Die DB AutoZug GmbH saniert zur Zeit den DB AutoZug SyltShuttle. Bisher wurden in dem Modernisierungsprogramm ca. 30 Mio. € Eigenmittel der DB für die Terminals in Niebüll und Westerland und den Ersatz des gesamten Fuhrparks investiert. Mit weiteren 12 Mio. € DB-Eigenmitteln wird in Niebüll ein neues Fahrzeuginstandhaltungswerk gebaut. Die Vergabe der Arbeiten erfolgt in einzelnen Teilaufträgen, so dass auch regionale mittelständische Unternehmen die Chance haben, an diesem Großprojekt mitzuwirken.

3. Infrastrukturmaßnahmen

a) Gleisinfrastruktur

Die DB investiert in den kommenden Jahren mit finanzieller Unterstützung durch Bundes- und Landesmitteln in die Schienenwege und in die Stationen. Im Jahr 2003 wurden 215 Mio. € in das Bestandsnetz im Norden investiert.

Beispielhaft für Großprojekte sind die Hochbrücken in Hochdonn und Rendsburg, der Einbau des Gleiswechselbetriebes auf der Strecke Hamburg – Lübeck sowie die begonnene Beseitigung der Torflinse bei Owschlag.

Auf der Marschbahn (Strecke Hamburg – Westerland/Sylt) wurden 2003 zur Verbesserung des Betriebsablaufes Brücken modernisiert und Bahnübergänge aufgehoben.

Die Wiedereröffnung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg mit Aufnahme des durchgehenden Betriebes bis Bad Oldesloe zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellte trotz aufgetretener Verzögerungen ein herausragendes Ereignis im Schienenverkehr in Schleswig-Holstein dar. Nach vorheriger zweimaliger Verschie-

bung konnte dieser Inbetriebnahmetermin mit vereinten Anstrengungen aller Beteiligten (Land, DB Netz AG und AKN Eisenbahn AG) gehalten werden.

Durch die Kürzungen bei den Bundeszuweisungen für den Ausbau der Schienenwege des Bundes sind bei einer Reihe von Infrastrukturprojekten Verzögerungen zu erwarten. Betroffen sind insbesondere die Projekte „Elektrifizierung Hamburg – Lübeck“, „Ertüchtigung der Strecke Kiel – Lübeck“ sowie „Umbau des Bahnhofs Elmshorn“.

b) Einzelne Gleisinfrastrukturprojekte

Unabhängig von den bestehenden Finanzierungsproblemen aufgrund der mittelfristigen Finanzplanungen der DB AG sind in Schleswig-Holstein die folgenden Projekte geplant oder befinden in der Ausführung:

► Elektrifizierung Hamburg - Lübeck - Travemünde

Diese Maßnahme ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Durch die Elektrifizierung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Verkehrs
- Entlastung des Straßenverkehrs
- Realisierung geplanter Angebotsverbesserungen im Nahverkehr durch Beschleunigung des Zugverkehrs und verbesserter Trassennutzung im Mischbetrieb Personen-/ Güterverkehr
- Bewältigung der zu erwartenden Steigerung des Schienengüterverkehrs von und zu den Lübecker Häfen
- Verkürzung der Fahrzeiten infolge der Erhöhung der Anfahrbeschleunigung
- Zusätzliche Güterströme durch Kooperation der Häfen Hamburg und Lübeck
- Zusätzliche Verkehre durch die geplante Feste Querung über den Fehmarnbelt

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde einschließlich Anbindung an die Hamburger Güterumgehungsbahn
- Durchgängige Einrichtung von Gleiswechselbetrieb (GWB)
- Kapazitätserhöhung durch Blockverdichtung auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke (Lübeck -) Schwartau Waldhalle – Lübeck-Kücknitz zur Erhöhung der Streckenkapazität zu den Lübecker Häfen
- Teilweise Elektrifizierung der Lübecker Hafengleise (DB Netz AG und Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH)

Als erste Teilmaßnahme im Rahmen des Gesamtprojektes konnte der Gleiswechselbetrieb (GWB) auf der Strecke mit einem Kostenaufwand von 15,327 Mio. € abgeschlossen werden.

Außerdem wurden kleinere Bauvorbereitende Maßnahmen (Kampfmittelräumung, Brückenanpassungen im Lübecker Raum, Vegetationsrückschnitt) durchgeführt.

Für die Streckenabschnitte zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor, d. h. die Elektrifizierung ist baureif. Die Realisierung des Projektes war ursprünglich für den Zeitraum von 2004 bis 2006 vorgesehen. Aufgrund der Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt (u. a. durch den Wegfall der Maut-Erlöse für 2003/04) mit der Folge von geringeren Zuschüssen des Bundes für den Erhalt und Ausbau des Bestandsnetzes war die DB AG gehalten, ihre Investitionsplanung zu überarbeiten.

Mitte 2004 haben sich BMVBW und DB AG für die Mittelfristplanung von 2004 bis 2008 auf 66 Schienenprojekte mit einem Gesamtvolumen von 3,1 Mrd. € geeinigt. Mit dieser Priorisierung sollen zumindest laufende Vorhaben weiter geführt und erhebliche Abbruchkosten vermieden werden. Die Elektrifizierung Hamburg-Lübeck wurde in der sog. „66er-Liste“ mit zur Realisierung anstehenden Projekten nicht berücksichtigt. Daneben hat das BMVBW zusätzliche Investitionsmittel für den Zeitraum bis 2008 in Höhe von 1 Mrd. eingeworben, mit denen 9 weitere Vorhaben finanziert werden sollen, u. a. die ABS Hamburg-Lübeck; allerdings nur mit einem relativ kleinen Teilbetrag und als Stufenlösung (in 2008 nur Anfinanzierung von 5 Mio. €; außerhalb der 1 Mrd.-Tranche in 2009 10 Mio. €; der Rest ab 2010 ff. ist noch nicht konkret veranschlagt).

In Gesprächen mit dem BMVBW und Vorstandsvertretern der DB AG wurde Ende Oktober 2004 erreicht, dass eine alternative Finanzierung unter Beteiligung des Landes kurzfristig geprüft wird. Die Landesregierung erwartet vom Bund und der DB AG, dass spätestens Anfang 2005 eine konkrete Finanzierungslösung erreicht werden kann.

Gesamtinvestitionskosten einschließlich. GWB und zweigleisigem Ausbau Schwartau-Waldhalle – Kücknitz: ca. 174 Mio. € (Preisstand September 2004)

► **Elektronische Stellwerke (ESTW)**

Zur Effizienzsteigerung und zur Steigerung der Pünktlichkeitsqualität im Bereich von DB Netz werden in Schleswig-Holstein in nächster Zukunft weitere ESTW gebaut. Für die Strecke Kiel – Bad Schwartau ist die Inbetriebnahme eines ESTW in Lübeck für Ende 2004 vorgesehen, Erweiterung der Stellwerke in Itzehoe und Husum sind geplant).

Gesamtinvestitionen: 181,6 Mio. €

► **Ausbaustrecke Hamburg – Berlin**

Für die geplante Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke werden auf schleswig-holsteinischem Gebiet sieben Bahnübergänge durch Brückenbauwerke ersetzt oder aufgehoben.

Weitere Maßnahmen:

- Anpassung der Oberleitung

- Bodenaustausch auf insgesamt 700m
- Spundwände zur Böschungssicherung auf 746m und Planumsverbreiterung auf 424m
- Andere Arbeiten an Erdbauwerken (Bodenverbesserung, Reprofilierung, Einbau der Planumsschutzschicht, Herstellen des Planums für acht Schutzweichen

Inbetriebnahme für die Höchstgeschwindigkeit $V_{\max}=230$ km/h zum Fahrplanwechsel Dezember 2004
Investitionen in Schleswig-Holstein im Jahr 2003: ca. 35 Mio. €

► Hochbrücke Hochdonn

Nach Planung der DB Netz AG sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll gleichzeitig mit der Erneuerung des Oberbaus an der Brücke die Lagererneuerung/-verstärkung ab Anfang 2005 beginnen. Voraussetzung für die Lagererneuerung ist die Einrichtung des Gleiswechselbetriebes, die mittlerweile verwirklicht wurde. Die Lagerarbeiten werden durch das Wasser- und Schifffahrts-Neubauamt Rendsburg ausgeschrieben und vergeben, geplantes Bauende: voraussichtlich Ende 2007.

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Investitionen: | |
| Neubau Schwebeträger: | 6,5 Mio. € |
| Lagererneuerung/-verstärkung: | 5,5 Mio. € |
| Oberbaukosten einschließlich GWB: | 27,0 Mio. € |

► Hochbrücke Rendsburg

Die Hochbrücke ist seit dem 24. Juli 1992 wegen anstehender Grundinstandsetzung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die DB AG nur eingleisig befahrbar. Der Oberbau auf beiden Gleisen wurde von der DB AG bereits erneuert.

Die Instandsetzung der Fundamente wird, verbunden mit einer zeitweisen Betriebseinschränkung, bis zum Jahr 2010 andauern.

Investitionen in die Verstärkung der Konstruktion: rund 40 Mio. € zuzüglich Betriebserschwerungskosten

► Dreigleisiger Ausbau Pinneberg - Elmshorn und Umbau Bahnhof Elmshorn

Mit der Ausbaustrecke soll die „Jütlandlinie“ von Hamburg über Schleswig-Holstein nach Skandinavien ausgebaut werden. Dieses Vorhaben ist im Vordringlichen Bedarf, der weitere dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Hamburg im Weiteren Bedarf des BVWP verankert.

Konkreter Anlass für den Ausbau der Infrastruktur ist das Ziel der Landesregierung, das Regionalverkehrsangebot (Angebotsverdichtung, Anbindung des Regionalverkehrs auch aus Richtung Westküste an den Hamburger Hauptbahnhof) zu verbessern sowie den Transit-Schienengüterverkehr nach Schaffung fester Querungen in Skandinavien (Großer Belt und Öresund) zu verlagern.

Als Vorabmaßnahme wurde 1997 die Verdichtung der Blockteilung zwischen Pinneberg und Elmshorn mit einem Investitionsaufwand von rund 4,5 Mio. € realisiert. Hierdurch konnte die Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts in Nord-/Süd-Richtung um rund 20% und in Süd-/Nord-Richtung um rund 30% gesteigert werden.

Geplante Umbaumaßnahmen beim Bahnhof Elmshorn:

- Bau eines zusätzlichen Gleises (Gleis 104) zur zweigleisigen Einbindung der Strecke
von und nach Westerland in den Bahnhof
- Bau eines Außenbahnsteiges an Gleis 104; damit direkter Übergang Bahnhof/ZOB
- Verlagerung des durchgehenden Hauptgleises Kiel - Hamburg um eine Achse (von Gleis 102 nach Gleis 103); dadurch gleichzeitig Trennung der Verkehre von und nach Kiel/Flensburg sowie von und nach Westerland bereits im Südkopf
- Bau von behindertengerechten Bahnsteigzugängen
- Bau eines mittigen, 750 m langen Überholungsgleises für die Relation Hamburg - Kiel/Flensburg nördlich des Personenbahnhofes (Tausch der Achsen der durchgehenden Hauptgleise und des derzeit seitlich in Nord/Süd- Richtung liegenden Überholungsgleises)
- Optimierung der Abstellanlage (Rückbau nicht mehr benötigter Anlagen)

Bei der Planung dieser Ausbaustufe wird ein eventuell späterer dreigleisiger Ausbau im Zuge der Realisierung der Gesamtmaßnahme ABS 17/2 berücksichtigt.

| |
|--|
| Investition Umbau Elmshorn: rund 40,0 Mio. € |
|--|

Die Landesregierung hält trotz der aktuellen Finanzplanung der DB AG, die eine Engpassbeseitigung im Bereich des Knotens Elmshorn z.Zt. nicht prioritär enthält, an dem planerisch bereits weit fortgeschrittenen Umbauprojekt fest und wird sich dafür einsetzen, das Projekt im Rahmen der Verfügbarkeit finanzieller Mittel so schnell wie möglich umzusetzen.

►Torflinse Owschlag

Auf einem fast zwölf Kilometer langen Abschnitt der Strecke Neumünster – Flensburg muss der Torfboden in Teilbereichen bis zu 4,75 m tief ausgehoben und gegen ein Sand-Kies-Gemisch ausgetauscht sowie der gesamte Oberbau erneuert werden. Außerdem ist eine Anpassung der signaltechnischen Ausrüstung von sieben Bahnübergangsanlagen wegen der Einrichtung des Gleiswechselbetriebes notwendig. Die Ausführungsphase hat im Frühjahr 2003 begonnen.

| |
|-----------------------------|
| Bauweicheneinbau: März 2003 |
|-----------------------------|

| |
|---|
| Baubeginn Oberbau Schleswig – Lottorf: April 2003 |
|---|

| |
|-------------------------------|
| Inbetriebnahme: November 2003 |
|-------------------------------|

| |
|--|
| Baubeginn Oberbau Lottorf – Owschlag: April 2005 |
|--|

| |
|-------------------------------------|
| Gesamtinbetriebnahme: Dezember 2005 |
|-------------------------------------|

Investitionen: 34,0 Mio. €

►Kiel – Bad Schwartau (– Lübeck)

Die DB Netz AG (Regionalnetz Nord-Ostsee) beabsichtigt, in Absprache mit dem Land die Strecke Kiel – Lübeck so auszubauen, dass in den Zielbahnhöfen Kiel Hbf und Lübeck Hbf ein Taktknoten des Integralen Taktfahrplans (ITF) zur vollen Stunde möglich ist. Die Fahrzeit für den RegionalExpress (RE) mit drei Unterwegshalten wird dabei auf unter 55 Minuten reduziert.

Um das mit dem Land vereinbarte Betriebsprogramm realisieren zu können, muss die Strecke – ohne Auswirkungen auf die Streckenkategorie – wie folgt ertüchtigt werden:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h (zwischen Bf Ascheberg und Üst Timmdorf durchschnittlich 120 km/h); zusätzliche Überhöhungen und Korrekturen in den Gleisradien
- Realisierung von Zugkreuzungen durch Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts Bad Malente-Gremsmühlen - Eutin um ca. 2,6 km

Inbetriebnahme: wegen der beschriebenen Finanzierungsprobleme z.Zt. offen, derzeit wird Ende 2009 angestrebt)

Gesamtinvestitionen: 71,6 Mio. € (durch BSchwAG-Sammelvereinbarung Nr. 5)

Baudurchführung: nach derzeitigem Kenntnisstand zwischen 2007 und 2009 geplant

Einfluss des Landes auf die Gleisinfrastruktur

Die Landesregierung und die LVS sind bestrebt, dem Rückbau von Gleisinfrastruktur entgegenzuwirken, soweit für längerfristige Planungen Bedarf für Gleise besteht. Das Land hat sich dazu in einem Rahmenvertrag über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG die Option auf eine Reaktivierung bestimmter Strecken gesichert. Von diesem Vertrag erfasst sind folgende Strecken:

- Itzehoe – Edendorf / Hohenlockstedt – Wrist
- Wilster – Brunsbüttel
- St. Michaelisdonn – Anst. Condea
- Ratzeburg – Hollenbek (Übergang unter Aufrechterhaltung der Trassensicherung ins Eigentum der Erlebnisbahn Ratzeburg GmbH)
- Neumünster – Ascheberg
- Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bahnhof
- Flensburg Weiche – Lindholm
- Burg West – Burg Bahnhof

4. Bahnübergänge

An folgenden Bahnübergangsanlagen innerhalb des Regionalnetzes Nord-Ostsee ist ab dem Jahr 2003 entweder eine Modernisierung oder eine Aufhebung geplant. Als Modernisierung kommt der Nachbau des 3. und 4. Blinklichtes bzw. der Neubau einer Lichtzeichenanlage in Verbindung mit Halbschranken in Betracht.

Strecke Jübek – Husum BÜ Sollbrück III

Strecke Kiel – Flensburg BÜ Sonderbyhof
BÜ Neudorf-Bornstein

Strecke Neumünster – Heide BÜ Krusenhof

Strecke Neumünster – Bad Oldesloe

BÜ Burgfeldstraße

BÜ Gladebrügge

BÜ Bahrenhof

Strecke Kiel – Eutin BÜ Wahlsdorf
BÜ Grellenkamp
BÜ Beuthiner Hof

Strecke Eutin – Bad Schwartau

BÜ Schulendorf

BÜ Bockholt

BÜ Garkau

BÜ Luschendorf

BÜ Ehlert

BÜ Ekelsdorf

BÜ Ottendorf

| |
|---|
| Gesamtinvestition im Jahr 2003: 2,30 Mio. € |
|---|

Auf den weiteren Strecken in Schleswig-Holstein stellt sich die Situation wie folgt dar:

| Bahnübergang 2004 | Maßnahme | Realisiert bis Ende |
|--------------------------------|------------------|----------------------------|
| BÜ L 121, Nortorf | Neubau EÜ | X |
| BÜ Breslauer Straße, Rendsburg | Radweg | X |
| BÜ Jagel | Nachbau Radweg | |
| EÜ Kolonnenweg, Schleswig | Neubau EÜ | X |
| BÜ Schuby | Neubau 2 EÜ | |
| BÜ Frörup Wasserwerk | Sicherungsanlage | |
| BÜ Schützenplatz/Milchdamm | Sicherungsanlage | |
| BÜ Hammoorer Weg | Neubau EÜ | X |
| BÜ Krempe Nord | Neubau StrÜ | X |

| | | |
|------------------|--------------------|---|
| BÜ Meldorf B 431 | Neubau EÜ und StrÜ | |
| PBÜ Mertenshof | Sicherungsanlage | |
| BÜ Lehnshallig | Sicherungsanlage | |
| BÜ Emmelsbüll | Sicherungsanlage | |
| BÜ Hesbüll | Sicherungsanlage | |
| BÜ Mööswai | Sicherungsanlage | X |
| BÜ Gremsgöör | Sicherungsanlage | X |
| BÜ Raitkoog | Sicherungsanlage | X |
| BÜ K 117 Keitum | Verlegung | X |
| BÜ Keitum | Aufhebung | X |
| BÜ Horstheide | Nachbau Gehweg | X |
| BÜ Quarnstedt | Nachbau Radweg | |

Die Gesamtinvestitionen betragen 48,29 Mio. €. Im Jahr 2003 wurden davon 6,18 Mio. € verbaut.

Die Landesregierung hat darüber hinaus gemeinsam mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Trägern der Straßenbaulast ein Konzept zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus erarbeitet.

5. Schlussbemerkung

Trotz der geschilderten Probleme und Verzögerungen bei der Umsetzung sind von der DB AG in den vergangenen Jahren zahlreiche Baumaßnahmen auf Strecken und Bahnstationen durchgeführt oder eingeleitet bzw. Verbesserungen des Fahrzeugmaterials vorgenommen worden. Dennoch entspricht der Zustand von Strecken und Stationen sowie die Qualität des Fahrzeugmaterials noch immer nicht überall den Anforderungen des Landes.

Insbesondere bleibt es notwendig, Engpässe im Schienennetz zu beseitigen, weitere Stationen zu modernisieren, die Fahrzeugqualität zu erhalten bzw. weiter zu verbessern, den direkten Kundenservice auszubauen, Pünktlichkeit und Anschlussqualität zu erhöhen sowie Fernverbindungen zu sichern. Die Ziele des Bahnpolitischen Konzeptes für das Land Schleswig-Holstein (LT-Drs. 15/1176) haben unverändert Gültigkeit. Die Landesregierung wird sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass diese Ziele möglichst zügig umgesetzt werden.

Die Landesregierung wird ihren Weg zu mehr Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr konsequent fortsetzen und weitere Strecken im Rahmen des Verkehrsvertrages zur Ausschreibung vorsehen. Im Rahmen dieses und der folgenden Verträge definiert die Landesregierung ihre Vorstellungen von Qualität und Modernität des einzusetzenden Wagenmaterials.

Im Zusammenhang mit den in naher Zukunft zu realisierenden Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplans, der weit reichende Infrastrukturmaßnahmen im Schienenbereich vorsieht, der zweiten Stufe des Integralen Taktfahrplans und dem

Schleswig-Holstein-Tarif, wird der Schienenverkehr für die schleswig-holsteinischen Bürgerinnen und Bürger erheblich an Attraktivität gewinnen.