



Bericht

der Landesregierung

Zentrale SPNV-Projekte in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP (Drs. 16/2073)

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Der Schleswig-Holsteinische Landtag hat in seiner 32. Tagung den Antrag „Zentrale SPNV-Projekte in Schleswig-Holstein“ der Fraktion der FDP (Drucksache 16/2073) beraten. Mit Beschluss der Sammeldrucksache vom 30.05.2008 (Drucksache 16/2084) ist die Landesregierung gebeten worden, zur 33. Tagung des Landtages (18. - 20. Juni 2008) einen schriftlichen Bericht vorzulegen.

Dazu führt die Landesregierung aus:

Bei den nachfolgend aufgeführten Projekten gilt für einen möglichen Bedarf an Landesmitteln, der über die im Rahmen vorhandener Förderprogramme und Haushaltsansätze zur Verfügung stehenden Mittel hinausgeht, ein Haushaltsvorbehalt.

1. Großprojekte

Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Bad Oldesloe - Ahrensburg

Diese Achse erfuhr in den vergangenen Jahren eine deutliche Angebotsverbesserung durch den Einsatz moderner Doppelstockzüge. Sie wird durch die Streckenelektrifizierung zurzeit weiter gestärkt. Der absehbare Bedeutungszuwachs dieser Achse durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung und die steigende Verkehrsnachfrage erzwingen jedoch Überlegungen, eine nachhaltige Lösung für die zu erwartenden Kapazitätsengpässe zu erreichen.

Um eine Entlastung des Schienenengpasses zu erreichen, soll eine vollständige Trennung des Vorort- vom Güter-, Fern- und Regionalverkehr zwischen Hamburg und Ahrensburg durch den Bau einer unabhängigen S-Bahn-Trasse zwischen Hamburg Hasselbrook und Ahrensburg (drei- bzw. viergleisig in Abhängigkeit von der Entwurfsplanung) erfolgen. Um die Entlastung der vorhandenen Fernbahngleise zu erreichen, müsste eine Zweisystem-S-Bahn Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg Hbf eingerichtet werden. Dieses Projekt ist zusammen mit der in Umsetzung befindlichen Elektrifizierung Hamburg-Lübeck-Travemünde mit Investitionskosten von insgesamt 405,8 Mio. € im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert. Abzüglich der Elektrifizierungskosten verbleiben Investitionen von ca. 240,8 Mio. €. Seitens der Infrastrukturunternehmen und der Region wird als Alternative der Bau von zwei separaten S-Bahngleisen favorisiert.

Angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit des Ausbaus dieser Strecke ist es sachgerecht, beide Ausbauvorhaben bei der in 2009 erfolgenden Überprüfung des BVWP-Bedarfsplans als auch bei der Fortschreibung des aktuellen Investitionsrahmenplans (IRP 2006-2010) zu berücksichtigen. Da es sich um Bundes-Schienenwege handelt, wäre die Finanzierung ausschließlich über Bundesmittel, ggf. mit relativ geringen Eigenmitteln der DB Netz AG, darzustellen. Im Falle einer Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und einem Investitionsvolumen von zusammen 418,2 Mio. € ist somit eine maximale GVFG-Förderung von 313,65 Mio. € möglich. Seitens der DB Netz AG sind dabei Komplementärmittel von 25 % (zzgl. nicht förderfähiger Investitionsanteile) in Höhe von ca. 104,6 Mio. € aufzubringen.

Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Elmshorn - Itzehoe

Auf dieser Achse kann die weiter steigende Verkehrsnachfrage auf der Schiene nicht mehr über die vorhandene zweigleisige Strecke bedient werden. Der vom Bundesverkehrswegeplan anerkannte Ausbaubedarf ist deshalb unter bestimmten verkehrlichen Modifikationen (S-Bahn statt Gütergleise) beschleunigt umzusetzen.

Hierzu ist eine Erweiterung des Bahnhofs Elmshorn mit Schaffung eines 4. Bahnsteiggleises zur nachhaltigen Entlastung der vorhandenen Anlagen sowie die Errichtung eines 3. Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg zur Trennung des Güter-, Fern- und schnellen Regionalverkehrs vom Vorortverkehr einschließlich niveaufreiem Ausfädelungsbauwerk für die Verknüpfung der vorhandenen S-Bahn-Strecke mit den Ferngleisen bei Hamburg-Diebsteich geplant.

Durch die Einrichtung einer Express-S-Bahn zwischen Itzehoe -/ Elmshorn –Pinneberg – Hamburg Dammtor – Hamburg Hbf (- Aumühle/Ahrensburg) können umsteigefreie Direktverbindungen mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten bei gleichzeitiger Entlastung der vorhandenen Fernbahngleise geschaffen werden.

Der Ausbaubereich Pinneberg-Elmshorn ist im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP mit Investitionskosten von 75 Mio. € verankert. Restleistungen (darunter z.B. Ausbauarbeiten auf Hamburger Gebiet) sind im „Weiteren Bedarf“ des BVWP mit 102,4 Mio. € berücksichtigt. Damit veranschlagt der BVWP eine Gesamt-Investitionssumme von 177,4 Mio. €, die aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzieren wäre.

Für eine Beschleunigung des Projektes kommt deshalb das Zurückgreifen auf Mittel des GVFG in Frage. Dies gilt umso mehr, wenn die Ausbauziele für die Verbesserung des Nahverkehrs unter Verzicht eines Vollausbaus der Strecke Elmshorn – Hamburg gem. BVWP erreicht werden können und stattdessen eine Konzentration auf die Strecke Elmshorn – Pinneberg einschließlich Erweiterung des Bahnhofs Elmshorn erfolgt.

Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Quickborn / Norderstedt - Kaltenkirchen

Auf der Achse Kaltenkirchen – Hamburg mit den Ästen über Quickborn und Norderstedt haben die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg bereits in den vergangenen Jahren Verbesserungen der Schieneninfrastruktur umgesetzt, wie der zweigleisige Ausbau der AKN-Stammstrecke sowie der Linie von Norderstedt nach Henstedt-Ulzburg zeigen. Für eine bessere Ausschöpfung des vorhandenen Nachfragepotenzials auf diesen Strecken sind darüber hinaus weitere Verbesserungen, die auf eine Beschleunigung der Reisezeiten und eine Verringerung der Umsteigezwänge zielen, unumgänglich.

Hierzu zählen der Abschluss des zweigleisigen Ausbaus der AKN-Stammstrecke Kaltenkirchen - Hamburg-Eidelstedt und Verknüpfung der bestehenden Stichstrecken Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte sowie Hamburg-Ohlsdorf – Hamburg Airport sowie die Elektrifizierung der AKN bis Kaltenkirchen.

Damit könnte ein attraktiver Express-Verkehr auf den Achsenkorridoren Kaltenkirchen – Quickborn/Norderstedt – Hamburg eingerichtet werden. Auch die K.E.R.N.-Region kann über diesen Weg schneller an den Hamburger Flughafen angebunden werden.

Die unterschiedlichen Varianten und die damit verbundenen Kosten werden derzeit untersucht.

Stadtregionalbahn Kiel

Die Landeshauptstadt Kiel, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landesregierung Schleswig-Holstein prüfen seit 2001 die Realisierung einer Stadt-Regionalbahn (SRB) in der Region Kiel. Ziel ist es dabei, die verkehrliche Anbindung der Region an die Landeshauptstadt Kiel mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) qualitativ zu verbessern (Vermeidung von Umsteigebeziehungen) und somit den ÖPNV in der Gesamtregion durch ein übergreifendes ÖPNV/SPNV-Gesamtkonzept zu stärken.

Für das Vorhaben ist der Neubau eines rd. 25 km langen Stadtbahnnetzes im Stadtgebiet sowie die Nutzung der in die Region führenden Eisenbahnstrecken geplant. Der Streckenverlauf innerhalb der Landeshauptstadt orientiert sich an den definierten ÖPNV-Trassen der LH Kiel und entwickelt sich, „U-förmig“ um die Förde herum, vom Stadtteil Wik im Nordwesten der Stadt bis zum Stadtteil Neumühlen-Dietrichdorf im Nordosten der Stadt. Zusätzlich sind Ausbaustrecken nach Suchsdorf und Mettenhof/Melsdorf vorgesehen.

Ergänzt wird dieser Neubau durch die Nutzung von bestehenden Schienenstrecken in der Region für die SRB. In Teilen sind hier Ertüchtigungen bzw. Umbauten notwendig. Übergangsstellen vom städtischen in das regionale Netz sind an der Werftstraße südlich des Hauptbahnhofs, in Suchsdorf und an der Wischhofstraße in Wellingdorf vorgesehen.

Das Linienbusnetz soll künftig als ergänzendes flächendeckendes Nahverkehrssystem zu den Verkehrsträgern der Schienen (Regionalbahn und SRB) dienen. Parallelverkehre werden weitestgehend abgebaut.

Unter finanzieller Beteiligung der Gebietskörperschaften und des Landes Schleswig-Holstein wurde die verkehrliche Wirkung des Projektes und die technische Machbarkeit untersucht. Die verkehrliche Wirkung des Projektes und die technische Machbarkeit sind in dieser Untersuchung positiv bewertet worden. Die Realisierung einer SRB in der Landeshauptstadt mit den Verknüpfungen ins Umland bedeutet einen erheblichen Standortvorteil für die gesamte Region.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde frühzeitig in die Konzeption der SRB und die Kostenuntersuchung eingebunden. Um die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme zu prüfen, wurde im Jahr 2005 eine standardisierte Bewertung des Vorhabens erstellt.

Die gesamtwirtschaftliche Untersuchung zur Einführung einer SRB in der Region Kiel zeigt eindeutig den volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens. Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt mit 2,2 deutlich über 1,0. Allerdings müssten alle Aufgabenträger für das qualitativ hochwertigere SRB-System auch mehr finanzielle Mittel bereitstellen als für das herkömmliche SPNV-/ÖPNV-Angebot.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der IB hat ergeben, dass die Umsetzung (Planen, Bauen/Sanieren, Beschaffen, Bewirtschaften und Finanzieren) der Infrastruktur des SRB-Projektes (Strecken, Betriebshof, Fahrzeuge) auf Basis der prognostizierten

Werte und Prämissen für die beteiligten Maßnahmenträger im Rahmen eines ÖPP-Modells möglich und vorteilhaft ist.

Aufgrund der Unsicherheit über den Fortbestand der GVFG-Bundesmittel und der Terminvorgabe des BMVBS für die Anmeldung neuer Vorhaben wurde das Projekt bereits am 1. Februar 2006 für die Kategorie C im GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Die Anmeldung beim BMVBS ist unverbindlich und hat keine finanziellen Auswirkungen für das Land.

Investitionskosten

Die IB hat die aus der Untersuchung ermittelten Investitionskosten auf den Preisstand von 2006 angepasst. Danach liegen die Kosten bei rd. 396 Mio. €.

Die Finanzierung gliedert sich danach wie folgt auf:

Bund (60% Bundes-GVFG)	130,6 Mio. €
Land (15% Landes-GVFG)	32,6 Mio. €
Rest	232,8 Mio. €

Die Finanzierung des Restbetrages würde bei einem ÖPP-Projekt der Investor übernehmen. Die Refinanzierung müsste über das jährlich zu zahlende Verfügbarkeitsentgelt (anfänglich 19,4 Mio. €) erfolgen.

Zusätzlich zur o.g. Landes-GVFG-Förderung ist eine Mitfinanzierung des Landes an den Investitionskosten zu prüfen. Dies gilt insbesondere für folgende Positionen:

- Ausbau der DB-Strecken
- Verknüpfungsstellen
- Betriebshof
- Fahrzeuge
- Reaktivierung Kiel – Schönberg

Die Finanzierung der danach verbleibenden Investitionssumme muss von den regionalen Gebietskörperschaften verbindlich zugesichert werden.

Unterhaltungs- und Betriebskosten

Die laufenden Kosten für die Streckenunterhaltung des SRB-Kernnetzes sowie die Unterhaltung und Bereitstellung der Fahrzeuge würden nach Angaben der IB im ersten Betriebsjahr 10,8 Mio. € betragen.

Für die Unterhaltung der Außen-Äste (DB-Infrastruktur) müssen an die DB die entsprechenden Trassen- und Stationspreise gezahlt werden. Diese betragen im ersten Betriebsjahr ca. 10 Mio. €.

Hierin *nicht* enthalten sind die Kosten des Verkehrsunternehmens, das die Verkehrsleistungen erbringt. Da die Fahrzeug- sowie die Infrastrukturkosten jedoch in den o. a. Beträgen bereits enthalten sind, dürften die verbleibenden Betriebskosten durch die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen nahezu abgegolten werden.

Nach Konstituierung der neuen Akteure auf der kommunalen Seite wird das Land die Abstimmung mit den regionalen Gebietskörperschaften, der DB AG und dem BMVBS vornehmen.

Prioritätenreihung innerhalb der Großprojekte

Das Land hält alle oben genannten Maßnahmen für verkehrspolitisch bedeutsam und prüft für deren Finanzierung die Inanspruchnahme aller hierfür zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen. Eine Priorität für das Drei-Achsen-Konzept stellt keine Absage an die SRB Kiel dar. Die Präferenz für die Verkehrsprojekte ergibt sich bei landesweiter Betrachtung aus ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrer Bedeutung für den Klimaschutz. Sollte es im Ergebnis der o.g. Finanzierungsprüfung zu einer Konkurrenz zwischen Verkehrsprojekten innerhalb des Landes kommen, würde Projekten mit dem größeren Nutzen für Verkehr und Klimaschutz der Vorzug gegeben.

2. Weitere zentrale SPNV-Projekte

Verbesserung des Betriebsablaufes auf der Strecke Niebüll - Westerland

In einem ersten Schritt soll noch in 2008 der Ausbau des Abschnittes in Lehnshallig erfolgen. Dadurch wird ein gleichzeitiges Einfahren entgegenkommender Züge ermöglicht. Der Betriebsablauf kann durch diese Maßnahme stabilisiert werden.

Es ist vorgesehen in einem zweiten Schritt die Infrastruktur am Bahnhof in Keitum so auszubauen, dass auch hier gleichzeitige Einfahrten möglich sind und sich dadurch der Betriebsablauf weiter stabilisiert.

Grundsätzlich strebt das Land weiterhin den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Niebüll – Westerland an, mit dem eine deutliche Verbesserung des Be-

triebsablaufes erzielt werden könnte. Die DB Netz AG ist bislang nicht bereit, diese Maßnahme mitzufinanzieren.

Verbesserung auf der Strecke Niebüll - Esbjerg

Um den Verkehr auf dieser Strecke nachhaltig zu sichern, muss die Fahrgastnachfrage allerdings noch weiter gesteigert werden.

Eine wichtige Maßnahme ist dabei die Durchbindung der Fahrten von Niebüll bis nach Esbjerg. Der dänische Betreiber Arriva ist nunmehr bereit, am Wochenende das zusätzlich benötigte Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Geplant ist, den durchgehenden Wochenendverkehr kurzfristig aufzunehmen und bis Ende Oktober aufrechtzuerhalten. Hierzu soll mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) eine entsprechende Vereinbarung getroffen werden.

Die Attraktivität der Strecke wird damit an den Sommerwochenenden ohne das lästige Umsteigen und mit dem Einsatz eines modernen Triebwagens erheblich gesteigert. Sollte die Durchbindung erfolgreich sein, ist ein ähnlicher Verkehr auch in den folgenden zwei Jahren von jeweils März bis Oktober geplant.

Danach plant die zuständige dänische Behörde Trafikstyrelsen eine neue Ausschreibung aller Arriva-Strecken in Dänemark. Dabei soll die Strecke von Esbjerg bis Niebüll enthalten sein und alle derzeitigen Züge an allen Tagen durchfahren.

Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck inklusive Angebotserweiterung

Das Angebot auf der Strecke Kiel – Lübeck soll in zwei Schritten ausgeweitet und verbessert werden.

Bis 2009 werden zwei Kreuzungsbahnhöfe in Kiel-Elmschönhagen (inkl. neue Station) und Plön (Umbau des heutigen Bahnhofes) errichtet. Zusätzlich wird die Fahrgeschwindigkeit im Abschnitt Preetz – Ascheberg durch den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur erhöht. Mit der Betriebsaufnahme des Netzes Ost (Fahrplanwechsel Ende 2009) wird das neue Fahrplanangebot mit zwei Zügen pro Stunde zwischen Kiel und Lübeck gefahren, wobei ein schneller Zug nicht an allen Stationen hält. Bislang verkehren die Züge stündlich mit Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Kiel und Preetz sowie Eutin und Lübeck.

In einem zweiten Schritt soll die Fahrgeschwindigkeit der gesamten Strecke auf 140 km/h erhöht und der Streckenabschnitt Malente – Timmdorf zweigleisig ausgebaut werden. Dadurch kann die Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck auf unter 1 Stunde (heute ca. 74

Minuten) reduziert werden. Die Züge zwischen Kiel und Lübeck wurden dann in die Taktknoten an beiden Endbahnhöfen eingebunden.

Verbesserungen der Stationen

Das Stationsprogramm Schleswig-Holstein wird weitergeführt. Ziel ist es, sämtliche Bahnhöfe im schleswig-holsteinischen Streckennetz barrierefrei auszubauen und die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen durch Modernisierungsmaßnahmen weiter zu verbessern und zu erhalten.

Das Land hat mit der DB Station&Service eine Planungsvereinbarung geschlossen, und finanziert die Kosten für die Planung der Maßnahmen an den mittleren Knotenpunkten (u. a. Niebüll, Elmshorn, Rendsburg) vor. Wesentliche Bestandteile der Umbaumaßnahmen werden vom Bund gefördert. Das beinhaltet auch die Planungskosten, sodass das Land die Vorfinanzierung wieder zurückerhält.

Weiterentwicklung SH-Tarif

Ziel ist es, den Schleswig-Holstein-Tarif weiterzuentwickeln. Hier gilt es in erster Linie die Regionen zu integrieren, die bislang noch in den SH-Tarif eingebunden waren. Weiterhin soll das Tarifsortiment erweitert und für spezielle Kundengruppen (z. B. Senioren, Arbeitnehmer) Angebote entwickelt werden. Aufgrund der Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen kann die Gestaltung des SH-Tarifs nur nach Zustimmung der Verkehrsunternehmen erfolgen.

Verbesserung der Anschlüsse Bahn-Bus

Im SPNV ist mit der Einführung des integralen Taktfahrplans bereits eine optimierte Vernetzung der unterschiedlichen Strecken realisiert worden. Der Bus-ÖPNV ist insbesondere im ländlichen Bereich nicht flächendeckend auf die Taktknoten des SPNV ausgerichtet.

Durch sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse und durch Effekte des demografischen Wandels werden sich die Wege der Menschen verlängern. Dies gilt auch für Kunden des Nahverkehrs. Um hier weiterhin Fahrgäste zu erhalten und neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, müssen Bahn und Bus zu einem Gesamtsystem zusammengeführt werden.