



**Kleine Anfrage
des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)
und Antwort
der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Sperrung von B76 und Bahnstrecke zwischen Plön und Kiel, Teil 2

Vorbemerkung des Fragenstellers:

Der LBV.SH hat laut Presseberichterstattung angekündigt, die B 76 zwischen Plön und Preetz ab Januar oder Februar 2026 wegen der Vorbereitung bzw. Durchführung von Bauarbeiten bis voraussichtlich Dezember 2027 beidseitig zu sperren. Eine Umleitung soll über die B202 und B430 erfolgen, wodurch sich die Fahrtzeit um rund 30 Minuten verlängert.¹

Aus dem Erläuterungsbericht zur Genehmigungsunterlage für den ersten Bauabschnitt der geplanten Maßnahme ergibt sich der Hinweis auf voraussichtliche parallele Bauarbeiten an der Bahnstrecke Plön-Kiel.²

1. In welchem Umfang und in welchen Zeiträumen sind nach Kenntnis der Landesregierung während des Sanierungszeitraums der B 76 Sperrungen der Bahnstrecke zwischen Plön und Kiel geplant und seit wann ist die Landesregierung über die zugrundeliegenden geplanten Bauarbeiten an der Bahnstrecke informiert?

¹ <https://www.kn-online.de/lokales/ploen/baustelle-b76-ploen-preetz-sperrung-wird-schon-viel-frueher-eingerichtet-SZ5RNHPHNRGF5PPUZCXICGMH6Q.html>

² https://gdi-sh.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/LBVSH/Service/Verwaltungentscheidungen/Genehmigungen/B76_Ploen/Downloads/u1_01_eraeuterungsbereich.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Antwort:

Nach Kenntnis der Landesregierung ist der Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Preetz für den Zeitraum Juli – Dezember 2027 geplant. Im Vorwege der Hauptbaumaßnahme sollen außerdem zwei einwöchige Streckensperrungen für Baumaßnahmen im Abschnitt Kiel – Preetz durchgeführt werden (vsl. eine Woche Anfang Juni 2026 und eine Woche im Februar 2027). Da die Bauarbeiten ebenfalls den Bahnhof Preetz betreffen, kann der Schienenverkehr ausschließlich zwischen Ascheberg und Lübeck verkehren. Ein Schienenersatzverkehr wird entsprechend zwischen Kiel und Ascheberg eingerichtet, der auch den Haltepunkt Preetz berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund, dass beide Maßnahmen ursprünglich im Jahr 2025 durchgeführt werden sollten, wurde seitens der NAH.SH ein Koordinierungsgespräch mit dem LBV.SH und der DB InfraGO durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass beide Projekte aufgrund äußerer Rahmenbedingungen noch keinen belastbaren Baubeginn mit einem finalen Zeitplan vorlegen konnten und gleichzeitig aufgrund des vorzufindenden Infrastrukturzustands so schnell wie möglich umzusetzen sind.

2. Welche Möglichkeiten gibt es aus Sicht der Landesregierung, eine parallele Sperrung zu vermeiden und welche Gespräche haben dazu bislang zwischen Landesregierung und Deutscher Bahn stattgefunden?

Antwort:

Die NAH.SH ist seit dem ersten Koordinierungsgespräch 2024 mit beiden Vorhabenträgern im Austausch. Es gab zwischenzeitliche Planungsverzögerungen und eine Planungsunterbrechung auf Seiten der DB AG u. a. aufgrund offener Finanzierungsfragen mit entsprechenden Anpassungen der Zeitpläne.

Der LBV.SH hat die NAH.SH und die DB AG im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum Bauentwurf beteiligt. NAH.SH hat hierbei keine Stellungnahme abgegeben, da der NAH.SH zu diesem Zeitpunkt kein verbindlicher Zeitplan für den Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Preetz vorlag. Die DB AG hat zum Ausbau der B76 keine Bedenken angemeldet.

Das Zeitfenster für den Bahnstreckenausbau Kiel – Preetz ist durch diverse Faktoren begrenzt, da eine zeitliche Parallellage zu anderen Großprojekten (z.B. FBQ-Hinterlandanbindung Bad Schwartau und Generalsanierung Hamburg – Lübeck) aufgrund der Netzfunktion und weiterer technischer Rahmenbedingungen ausgeschlossen werden sollte.

Zudem sind nach Auskunft der DB AG (neben dem Bedarf zum Ausbau der Strecke) spätestens 2027 dringende Instandhaltungsarbeiten aufgrund des

technischen Anlagenzustandes umzusetzen, die auch ohne Streckenausbauarbeiten umfangreiche Sperrungen in 2027 bedingen würden.

Der erste Bauabschnitt der B76 soll, gemäß der Ausschreibung zugrunde liegenden Bauzeitenplanung, bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Die ausgewählte Bauvariante ist zeitlich am vorteilhaftesten. Ohne Umsetzung der erforderlichen Erneuerung der Bundesstraße kann die sichere und bedarfsgerechte Nutzung der Straße für den PKW- und LKW-Verkehr sowie des strassenbegleitenden Radweges nicht dauerhaft sichergestellt werden. In Teilbereichen musste aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet werden.

Den beteiligten Baulastträgern ist bewusst, dass die parallele Sperrung der beiden Verkehrswege zu Belastungen bei den Betroffenen führen wird. Durch ein Unterlassen einer der beiden Maßnahmen wäre die Verkehrs- bzw. Betriebssicherheit nicht dauerhaft gewährleistet.

3. Ist geplant, den Schienenersatzverkehr während der Zeit der Sperrung der Bahnstrecke über die offizielle Umleitung zu leiten? Wenn ja: Wie soll in dieser Zeit die Erreichbarkeit von Preetz sichergestellt werden?

Antwort:

Nein, eine Umleitung des Schienenersatzverkehrs über die offizielle Umleitung ist nicht geplant.

Aufgrund der zeitlichen Parallellage zur Straßensperrung der B76 soll der Schienenersatzverkehr nicht im Abschnitt Plön – Kiel verkehren. Der wesentliche Teil des Ersatzverkehrs soll (abseits eines Shuttles für mobilitätseingeschränkte Reisende) erst ab Ascheberg verkehren. Zwischen Ascheberg und Kiel sind Expressbusse ohne Zwischenhalt über die Landesstraße 67 und weiter über die zur A21 ausgebauten B404 vorgesehen. Diese Expressbusse sollen durch Busse ergänzt werden, die sämtliche Unterwegshalte – einschließlich Preetz – bedienen. Dieser Ersatzverkehr wird in seiner Routenführung durch die Sperrung der B76 nicht beeinträchtigt.

4. Ist für die Zeit der Sperrung der B 76 eine Aufstockung der Zugkapazitäten zwischen Plön und Kiel geplant?

Antwort:

Aktuell findet seitens der NAH.SH eine Auslastungsauswertung statt, um den möglichen Bedarf für eine Erhöhung der Kapazitäten zu bewerten.

5. Gibt es übergeordnete Abstimmungsmechanismen zwischen der Landesregierung, dem LBV.SH, der Nah.SH und der Deutschen Bahn, um frühzeitig und vor der Terminierung von Baumaßnahmen parallele Sperrungen

wichtiger Verkehrsachsen zu vermeiden? Wenn ja, wie wurden diese Mechanismen im vorliegenden Fall genutzt?

Antwort:

Im LBV.SH werden die eingehenden Informationen über Schienenersatzverkehre in das Baustellenkoordinierungssystem „Roads Regio“ eingespeist. In dem Programm werden die Kollisionen angezeigt. Grundsätzliches Ziel der Koordinierung ist, parallele Sperrungen wichtiger Verkehrsachsen zu vermeiden. Aufgrund des Zustands beider Infrastrukturen, entstanden durch den Erhaltungsstau, waren die Kollisionen hier nicht auflösbar. In solchen Fällen erfolgt dann eine Abstimmung zur Abmilderung der Folgen insbesondere eine Optimierung des Schienenersatzverkehrs.