



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Umsetzungszeitplan für die gesetzten Angebotsmaßnahmen im LNVP (Teil 1)

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Sechsten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2027 bis 2031), Drs.20/4607 finden sich auf S. 59 ff. die untenstehenden „Gesetzten Angebotsmaßnahmen“ wieder. Nicht bei allen sind Zeitpläne für die Umsetzung hinterlegt.

1. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „AKN-Expresszug Norderstedt – Neumünster“ aus?

Antwort:

Die Umsetzung des AKN-Expresszuges ist zeitgleich mit der Inbetriebnahme der S-Bahn nach Kaltenkirchen im Dezember 2028 vorgesehen. Die Bereitstellung der erforderlichen Fahrzeuge und des Personals durch die AKN ist dabei eine wesentliche Voraussetzung. Für die Realisierung des Expresszuges sind bis dahin u.a. folgende Infrastrukturmaßnahmen erforderlich: ein zusätzlicher Kreuzungsbahnhof sowie eine Erhöhung der Durchfahrtgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen.

2. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Einführung des „Preetz-Pendels“ (RB87) und Beschleunigung RB84 zum RE84“ aus?

Antwort:

Die Umsetzung des „Preetz-Pendels“ (RB87) ist von der Realisierung bestimmter Infrastrukturmaßnahmen abhängig. Dazu zählen der Umbau des Bahnhofs Preetz, die Geschwindigkeitserhöhungen sowie der Bau zusätzlicher Bahnsteige. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist für das Jahr 2027 geplant. Die Umsetzung der Angebotsmaßnahme RB 87 ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2027 geplant. Mit der Umsetzung der RB 87 wird die heutige RB 84 zwischen Kiel und Preetz die Zwischenhalte nicht mehr bedienen und als RE 84 verkehren. An Wochenenden und im Spätverkehr wird die RB 87 zunächst nicht verkehren und der RE 84 wird die entsprechenden Halte bedienen. Eine Umsetzung der Erweiterung der Betriebszeiten der RB 87 ist derzeit nicht terminiert.

3. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg“ aus?

Antwort:

Die Umsetzung des Flügelkonzepts RE 74 Kiel – Jübek – Husum/Flensburg setzt die Realisierung von Zugdeckungssignalen im Bahnhof Jübek sowie die Bestellung und Lieferung zusätzlicher Akku-Züge voraus. DB InfraGO AG berichtete von Engpässen bzgl. des Ausbaus der Leit- und Sicherungstechnik. Aufgrund der laufenden Gespräche hierzu, sind verbindliche Aussagen zum Zeitplan aktuell nicht möglich.

4. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen“ aus?

Antwort:

Die Realisierung dieser Maßnahme hängt zum großen Teil von der Bestellung und Lieferung zusätzlicher Akku-Züge ab. Die Lieferung ist nach heutigem Stand für das Jahr 2029 geplant. Die Umsetzung auf den Strecken Kiel – Flensburg/Husum (RE 74 siehe hierzu auch unter 3), Kiel – Flensburg (RE 72) und Kiel – Lübeck (RB 84) kann dann voraussichtlich innerhalb des Fahrplanjahres 2030 erfolgen.

Für die Strecke Neumünster – Bad Oldesloe (RB 82) wird derzeit geprüft, ob eine Umsetzung schon kurzfristig erfolgen soll. Die entsprechenden Fahrzeuge für Doppeltraktionen sind für die RB 82 vorhanden, da sie während der Hauptverkehrszeit (HVZ) bereits zum Einsatz kommen.

Für die weiteren Strecken bzw. Linien (z. B. RE83 Lübeck – Lüneburg oder RE83 Kiel - Lübeck) sind keine Kapazitätsausweitungen geplant.

Die weiteren Akku-Züge sollen zudem die Dieseltraktion teilweise zwischen Niebüll und Dagebüll ersetzen und zwischen Lübeck und Fehmarn zum Einsatz kommen.

Die Umsetzung des Stundentakts RB 62 Hohenwestedt – Heide und der Einsatz des Akku-Triebzuges hierfür ist derzeit nicht terminiert, da die Infrastruktur (Kreuzungsbahnhof Beringstedt und Geschwindigkeitserhöhungen) hierfür nicht vorhanden ist.

5. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Kapazitätserweiterung durch Doppeltraktion Neumünster – Norderstedt bei Baumaßnahmen“ aus?

Antwort:

Die infrastrukturelle Voraussetzung für diese Maßnahme ist die Verlängerung der Bahnsteige an den folgenden Bahnhöfen bzw. Haltepunkten: Dodenhof, Nützen, Lentförden, Bad Bramstedt Kurhaus, Bad Bramstedt, Wiemersdorf, Großenaspe und Boostedt. Die Umsetzung der Infrastruktur ist für das Jahr 2032 geplant. Die konkrete Umsetzung von Doppeltraktionen ist während Baustellen bzw. Störungen vorgesehen. Im Zuge der Bestellung neuer Fahrzeuge ist es notwendig, diesen Bedarf zu berücksichtigen oder durch Umschichtungen im Fahrzeugbedarf zu decken.

6. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen“ aus?

Antwort:

Die erste Stufe des dreistufigen Konzepts sieht eine Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion des RE 7 Neumünster–Hamburg bei Baustellen vor. Voraussetzung hierfür ist, dass die Bahnsteige in Einfeld für eine Doppeltraktion verlängert werden und in Elmshorn bis zum Bahnhofsumbau

im Rahmen des Bedarfsplans mindestens provisorisch für eine Dreifachtraktion verlängert werden. Gleichzeitig sind ausreichende Bahnsteigkapazitäten in Hamburg (Hauptbahnhof oder Altona) erforderlich. Die Umsetzung dieser Projekte ist für die Jahre 2029/30 vorgesehen. Die Klärung mit der DB InfraGO, unter welchen Voraussetzungen diese Züge nach Hamburg Hauptbahnhof verkehren können, ist bisher nicht abgeschlossen. Eine Umsetzung der ersten Stufe ist ab 2029/2030 vorgesehen.

Als zweite Stufe ist die planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion vorgesehen. Für die Klärung dieses Sachverhalts sind die gleichen Fragen zu beantworten, wobei in Hamburg Hauptbahnhof dann nicht nur im Baufall Bahnsteigkapazität vorhanden sein muss. Um die planmäßige und regelmäßige Dreifachtraktion zu gewährleisten, ist die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich. Diese sollen im Rahmen der Nachtbestelloption aus MSW I teilweise erfolgen. Eine Umsetzung der zweiten Stufe ist noch nicht terminiert.

Die dritte Stufe der Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg erfordert die Verlängerung der Bahnsteige in Nortorf und Tarp sowie ggf. weitere zusätzliche Fahrzeuge. Die Verlängerung des Bahnsteiges in Nortorf ist für das Jahr 2028 mit dem Bau eines neuen Bahnsteigs geplant. Für Tarp gibt es bisher keine konkreten Planungen. Eine Umsetzung der dritten Stufe ist noch nicht terminiert.

7. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Neuer RE78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg“ aus?

Antwort:

Für die Umsetzung des RE 78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg wird derzeit ermittelt, welche infrastrukturellen Voraussetzungen auf der gesamten Strecke dafür notwendig sind. Eine Realisierung Anfang der 2030er Jahre wird angestrebt. Für die Umsetzung des RE 78 müssten zudem weitere elektrische Züge beschafft werden.

8. Wie sieht der konkrete Zeithorizont für die Umsetzung der Angebotsmaßnahme „Regio-S-Bahn Lübeck, Ast St. Jürgen (RS3)“ aus?

Antwort:

Im Rahmen dieser Maßnahme ist geplant, die Wendezeit der heutigen RB 84

von Kiel nach Lübeck (zukünftig RE 84) zu nutzen, um den Südwesten der Hansestadt Lübeck im SPNV über den Haltepunkt Lübeck-St. Jürgen halbstündlich anzubinden. Dort befinden sich beispielsweise die Technische Hochschule Lübeck und das UKSH. Die Realisierung dieser Angebotsmaßnahme setzt die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs voraus. Die Umsetzung der Angebotsmaßnahme ist für Anfang der 2030er Jahre vorgesehen.