

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzender des
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Clausen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/1530

5. Juni 2023

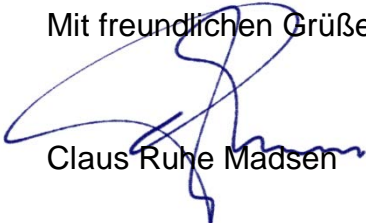
Bericht zur Elektrifizierung von Schienenstrecken an der Westküste

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 14. Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 17. Mai 2023 wurde mein Ministerium darum gebeten, einen Sachstandsbericht zu den Elektrifizierungsmaßnahmen an den Schienenstrecken an der Westküste vorzulegen.

In der Anlage übersende ich Ihnen den entsprechenden Bericht.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen

Sachstandsbericht zum Projekt Elektrifizierung Marschbahn (EMb) - 30.05.2023

Ausgangslage

Die Marschbahn ist von Itzehoe bis Westerland (173 km) nicht elektrifiziert. Die fehlende Elektrifizierung sorgt für eine Reihe von betrieblichen Nachteilen. In einer ersten Grobabschätzung hat die DB Netz AG ausgerechnet, dass eine Elektrifizierung der Marschbahn zu jährlichen Kosteneinsparungen von über 8 Mio. € führen würde.

Daher wurde die NAH.SH beauftragt, eine erste Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Marschbahn zu erarbeiten. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Elektrifizierung technisch machbar ist. Alle Fraktionen im Landtag und die betroffenen Kreise haben sich klar für eine Elektrifizierung der Marschbahn ausgesprochen.

Die Vorfinanzierung der Planung (Lph. 1/2 & 3/4) ist durch das Land sichergestellt, anschließend ist eine GVFG-Förderung (90% der förderfähigen Kosten) durch den Bund geplant. Es wird derzeit von Kosten für das reine Elektrifizierungsprojekt in einer Spanne von 400 bis 520 Mio. € ausgegangen. Dies sind moderate Kostensteigerungen gegenüber dem im LNVP genannten Wert von 390 Mio. €. Gerade Schieneninfrastrukturprojekte leiden unter hohen Energiekosten und einem knappen Markt bei Planungs- und Bauleistungen. Eine Anmeldung des Projektes zum Bundes-GVFG erfolgte bereits beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Ein Planungsbegleitungsvertrag zwischen Land SH und DB Netz AG wurde unterzeichnet.

Aktueller Sachstand

Eine vollumfängliche verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) wurde erstellt. Die VAst enthält viele umfangreiche, über die Elektrifizierung hinausgehende Ergänzungsmaßnahmen.

NAH.SH, MWVATT und DB Netz AG haben beschlossen, das Projekt um in der VAst genannten Ergänzungsmaßnahmen zu erweitern. Dies umfasst Geschwindigkeitserhöhungen auf der Strecke Itzehoe – Westerland in 8 Bogenabschnitten (Gesamtlänge ca. 12 km) sowie auf der restlichen Strecke, aber nur dann, wenn diese mit geringem Aufwand umsetzbar sind (ca. 160 km, in unterschiedlicher Intensität betroffen). Weitere Geschwindigkeitserhöhungen sind auf der gesamten Strecke Jübek - Husum (Gesamtlänge ca. 26 km), auf der Strecke Heide – Büsum bis zum geplanten Gleisanschluss des Northvolt-Firmengeländes (als Option) sowie auf dem angrenzenden Streckenabschnitt der Strecke Heide - Neumünster im Bereich des Bf Heide (Gesamtlänge ca. 2 km) vorgesehen. Hinzu kommen der Neubau von Weichenverbindungen sowie begleitende Verbesserungen bei der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Itzehoe und Westerland, der Neubau einer Abstellanlage in Heide sowie der Neubau einzelner Weichenverbindungen in den Abstellanlagen in Husum und Westerland. Nach abgeschlossener Vorentwurfsplanung wird entschieden, ob diese Ergänzungsmaßnahmen tatsächlich umgesetzt werden.

Derzeit finalisiert die NAH.SH die Ausschreibungsunterlagen für die Planungsleistungen. Dabei werden die Planungsleistungen in drei Abschnitten ausgeschrieben, für die jeweils ein Generalplaner gefunden werden soll.

Die Studie „Autozüge unter Fahrdrat“ wurde um die LKW-Verladeproblematik erweitert. Eine Studie zu alternativen Antrieben (Niebüll-Westerland) ist in Bearbeitung. Die Zugfahrtsimulation für die Bahnstromversorgungskonzeption befindet sich in Erstellung.

Planfeststellungsverfahren

Der Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren (PFV) für das Projekt „Elektrifizierung Marschbahn“ ist derzeit nicht vorgesehen. Ein Verzicht ist nach derzeitigem Recht nicht möglich,

da zum einen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss und zum anderen nach § 18 Abs. 1a AEG bereits die reine Elektrifizierung keine „Einzelmaßnahme“, sondern eine „komplexere Maßnahme“ darstellt, für die ein Planfeststellungsverfahren auch nach Auffassung der hierzu vom Land konsultierten Kanzlei Brock-Müller-Ziegenbein zwingend erforderlich ist. Die DB Netz AG als Infrastruktureigentümerin und damit Vorhabenträgerin hat eindeutig signalisiert, dass sie das umfangreiche und komplexe Großprojekt inklusive aller oben genannten Ergänzungsmaßnahmen nicht ohne PFV umsetzen will.

Gleichwohl besteht die Hoffnung, dass in den kommenden Jahren auch komplexere Elektrifizierungsprojekte wie die Marschbahn ohne ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden können. Die Beschleunigungskommission Schiene des BMDV hat hierzu weitreichende Vorschläge gemacht und nach der Hochwasserkatastrophe 2021 wird bereits die Eifelstrecke Köln-Trier ohne Planfeststellungsverfahren und in einem beschleunigten Planungsverfahren (Einphasenplanung) elektrifiziert.

Nächste Schritte

- Die Ausschreibung der Planungsleistungen wird im Juni 2023 als Verhandlungsvergabe mit Teilnahmewettbewerb veröffentlicht.
- Die Zuschlagserteilung an die Generalplaner soll im 4. Quartal 2023 erfolgen. Die Grundlagenermittlung und Vorplanung (HOAI Leistungsphasen 1 & 2) sind für den Zeitraum 4. Quartal 2023 bis 4. Quartal 2025 vorgesehen.
- Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI Leistungsphasen 3 & 4) geht das Projekt in die Verantwortung der DB Netz AG über. Als Zeitraum für diese Planungsphasen ist 4. Quartal 2025 bis 4. Quartal 2027 vorgesehen.
- Das Planfeststellungsverfahren könnte dann voraussichtlich ab dem 4. Quartal 2027 beginnen

Weiterer Zeitplan

Seitens der NAH.SH wird von einem Zeitplan für die Marschbahnelektrifizierung ausgegangen, der im Best-Case-Szenario von einer Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Anfang der 2030er Jahre ausgeht. Es ist weiterhin Ziel der NAH.SH das Projekt schneller umzusetzen, dies könnte erreicht werden, wenn

a) doch auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet werden könnte (siehe oben) und

b) im Planungsprozess wesentliche Beschleunigungen erreicht werden würden, z.B. durch eine Einphasenplanung, bzw. möglicherweise auch Planung und Bau nach dem Partnerschaftsmodell,

Inwiefern die Zeitpläne dann so umgesetzt werden können, hängt von den zukünftigen Rahmenbedingungen ab. Dabei ist entscheidend, dass die DB Netz AG alle Möglichkeiten einer Beschleunigung auch vollständig nutzt, worauf die NAH.SH und das Land nur begrenzt Einfluss haben, da die DB Netz AG als Bauherr das Planrecht beantragt. Sollten sich im Laufe des Projektes größere Widerstände vor Ort ergeben bzw. sollten Klagen die Projektumsetzung erschweren, wird der Zeitplan nicht zu halten sein. Gleichzeitig ist es wichtig, dass hinreichende Planungs- und Baukapazitäten verfügbar sind. Es besteht die Gefahr, dass viele Kapazitäten an anderen Stellen Deutschlands insb. aufgrund der geplanten Hochleistungskorridore gebunden sein werden. Das o.g. Best-Case-Szenario geht von einer klassischen Vorgehensweise aus, die reibungslos umgesetzt werden kann.

Sachstandsbericht zur Elektrifizierung Niebüll – Dagebüll

Für den Einsatz der Talgo-Züge (ICE-L), die zukünftig im Fernverkehr nach Dagebüll zum Einsatz kommen sollen, sind Verlängerungen von Gleisen in Kreuzungsbahnhöfen notwendig, die zwingend ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen. Elektrifizierung und Gleisanpassungen würden zeitlich parallel laufen. Daher wird nun die Elektrifizierung in das Planfeststellungsverfahren für die Kreuzungsbahnhöfe integriert.

Alle Unterlagen sollen bis spätestens 3. Quartal 2023 an das Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) gehen. Die Fertigstellung der Maßnahmen ist für Ende 2025 vorgesehen.