Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentinental, Landesvorsitzender

Tel : 04307/ 7151
mobil : 0151/ 51462156
e-mail : barkleit@pro-bahn-sh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/5290

Schwentinental, 12.09.2025

Sehr geehrter Herr Claussen, sehr geehrte Abgeordnete,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen „Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren“ (Drucksache 20/3215).

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, unterstützt die genannten Maßnahmen, um die Akzeptanz für den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur zu erhöhen, die verfügbaren Finanzmittel effizienter einzusetzen sowie den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur zu beschleunigen.

Unserer Auffassung nach sollten über die genannten Maßnahmen hinaus folgende Maßnahmen weiter ausgeführt beziehungsweise ergänzt werden:

I. Vereinfachung und Beschleunigung von planungsrechtlichen Verfahren durch Änderung des AEG

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Digitalisierung (z. B. ERTMS, Signaltechnik) sollte explizit die Errichtung von Digitalen Stellwerken (DSTW) und von Elektronischen Stellwerken (ESTW) sowie die Einführung des European Train Control Systems (ETCS) aufgeführt werden, um insbesondere die Errichtung von DSTW sowie die Einführung des ETCS zu beschleunigen und somit die vom Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH bereits bei der Beschaffung berücksichtigte Ausstattung der Doppelstock-Triebwagen der Baureihe 445.1, den (Doppelstock-)Triebwagen der Baureihe 447 sowie der Batterie-Triebwagen der Baureihe 526 mit On-Board-Units (OBU) für ETCS zu nutzen.

Im Fernverkehr und im Güterverkehr ist im Rahmen der kontinuierlichen Modernisierung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Fahrzeugflotten davon auszugehen, dass in einem absehbaren Zeitraum eine Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge mit On-Board-Units (OBU) für ETCS weitgehend Standard ist, so dass es insgesamt verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist, die Errichtung von DSTW sowie die Einführung des ETCS zu beschleunigen.

III. Lärmschutz nach dem Verursacherprinzip ausrichten

Hinsichtlich der Einführung verbindlicher Lärmgrenzwerte neuer Schienenfahrzeuge auch im Personenverkehr sollte explizit aufgeführt werden, dass insbesondere die Außenlärmgrenzwerte neuer Schienenfahrzeuge reduziert werden sollten, um die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Fahrgäste während der Abstellung in den Abstellanlagen sowie der Durchfahrt, des Haltes und der Wendezeit an Bahnstationen zu reduzieren.

V. Pilotprojekte und Regelwerksüberprüfung

Hinsichtlich der Pilotprojekte, um den den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur zu beschleunigen, und der geplanten Studie zum Vergleich zwischen der DB InfraGO und der AKN Eisenbahn sollte sowohl eine nach den Anforderungen der TEN-V auszubauende und zu elektrifizierende Bahnstrecke als auch eine nicht nach den Anforderungen der TEN-V auszubauende und zu elektrifizierende Bahnstrecke untersucht werden, um vergleichbare Daten für beide Anwendungsfälle zu erhalten.

VII. Regionalisierung und Verantwortungsteilung

Der Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt ausdrücklich, im Rahmen der Neuordnung der Vorhaltung der Schieneninfrastruktur interessierten Ländern eine Regionalisierung der im regionalen Güter- und Nahverkehr genutzten Schieneninfrastruktur zu ermöglichen und den Ländern auch die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Für eine Regionalisierung der im regionalen Güter- und Nahverkehr genutzten Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein schlagen wir die folgenden Bahnstrecken vor:

- Flensburg – Kiel
- St. Peter-Ording – Husum
- Rendsburg – Kiel
- Kiel – Lübeck
- Neumünster – Ascheberg
- St. Michaelisdonn – Brunsbüttel
- Brunsbüttel – Wilster
- Kellinghusen – Wrist

In diesem Kontext möchten wir noch auf den im Zeitraum vom Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 geltenden Pachtvertrag zwischen der Deutschen Bundesbahn beziehungsweise der Deutschen Bahn und der AKN Eisenbahn über die Bahnstrecke Heide – Neumünster hinweisen, während dessen Laufzeit die Bahnstationen, die Gleisanlagen sowie die Leit- und Sicherungstechnik vollständig modernisiert und saniert werden konnten.