



## **Bericht**

der Landesregierung

**Baumaßnahmen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen**

Drucksache 15/ 2442

**Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

**Inhaltsverzeichnis**

A. Vorbemerkung .....	3
B. Bahnhöfe/Stationen	
1. Allgemeines .....	4
2. Verzögerungen .....	4
3. Bahnhofs- und Stationsprojekte.....	5
3.1 Bahnhof Husum .....	5
3.2 Bahnhof Klanxbüll .....	5
3.3 Morsum und Keitum .....	6
3.4 Lunden und Langenhorn .....	6
3.5 Bahnhof Kiel .....	7
3.6 Bahnhof Lübeck .....	7
3.7 Neue Stationen und Modernisierungsmaßnahmen .....	8
3.8 Weitere geplante Maßnahmen .....	9
4. Einfluss des Landes auf Planungen an den Stationen .....	10
C. Fahrzeuge	
1. Strecken/Typen .....	11
2. Einfluss des Landes bzgl. Fahrzeugeinsatz .....	12
D. Infrastrukturmaßnahmen	
1. Gleisinfrasturktur .....	13
2. Einzelne Gleisinfrasturkturprojekte .....	13
2.1 Elektrifizierung Hamburg - Lübeck – Travemünde .....	13
2.2 Elektronische Stellwerke .....	14
2.3 Ausbaustrecke Hamburg – Berlin .....	14
2.4 Hochbrücke Hochdonn .....	15
2.5 Hochbrücke Rendsburg .....	15
2.6 Ausbaustrecke Pinneberg - Elmshorn (ABS 17/2) .....	16
2.7 Torflinse Owschlag .....	17
2.8 Kiel - Bad Schwartau (- Lübeck) .....	17
3. Einfluss des Landes auf die Gleisinfrasturktur .....	18
E. Bahnübergänge .....	19
F. Schlussbemerkung .....	21

## **Baumaßnahmen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen**

### **A. Vorbemerkung**

Seit ihrer Gründung im Zuge der Bahnreform wird die Deutsche Bahn AG (DB AG) als Unternehmen in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft geführt, deren Anteile und Stimmrechte sich derzeit in vollem Umfang im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befinden. Innerhalb der DB AG sind gemäß § 2 des Gesetzes über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft – DB-Gründungsgesetz - (DBGrG) organisatorisch und rechnerisch getrennte Aktiengesellschaften für die Bereiche DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Regio AG, DB Reise & Touristik AG und DB Cargo AG mit teilweise eigenen Tochtergesellschaften gegründet worden. Das Land Schleswig-Holstein ist an der DB AG und den Tochtergesellschaften nicht beteiligt und hat daher keinen direkten Einfluss auf deren unternehmerische Tätigkeit.

Der Bericht beruht weitgehend auf Angaben der DB AG und der LVS Schleswig-Holstein, denen hierfür besonders gedankt wird. Die DB AG betreibt in Schleswig-Holstein auf rund 1.100 Streckenkilometern täglich ca. 1.000 Züge des Nahverkehrs und durchschnittlich etwa 60 Züge im Fernverkehr, deren Ziele u. a. auch im Ausland (z.B. Prag und Kopenhagen) liegen. In ihren 123 Bahnhöfen in Schleswig-Holstein zählt die DB AG nach eigenen Angaben ein Reisendenaufkommen von 35 Millionen Reisenden pro Jahr.

Hinzu kommen zahlreiche Leistungen im Güterverkehr der DB Cargo AG insbesondere für die Güterverkehre von und zu den Ostseehäfen Lübeck und Kiel. Die Jütlandlinie über Flensburg gilt als einer der wichtigsten Verkehrsadern zwischen Skandinavien und Deutschland. Der Rangierbahnhof Maschen im Süden von Hamburg nimmt zahlreiche Verteilfunktionen für Schleswig-Holstein wahr.

## B. Bahnhöfe/Stationen

### 1. Allgemeines

Im Zuge der Umsetzung des Stationsprogramms Schleswig-Holstein will das Land gemeinsam mit der DB Station & Service AG und anderen Stationsbetreibern sowie mit Unterstützung und Engagement der Kommunen auch in den folgenden Jahren die Modernisierung von Bahnstationen und deren Umfeld vorantreiben. In den vergangenen Jahren wurde gemeinsam die Situation unter anderem an den Stationen Westerland, Keitum, Morsum, Husum, Brokstedt und Langeln verbessert. Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen befinden sich noch in der Planung (z.B. Wesselburen, Travemünde-Hafen, Travemünde-Strand, Heide, Elmshorn). Aber auch kleine Maßnahmen zur Verbesserung des Wartekomforts und der Fahrgastinformation sowie zur Wegeleitung konnten umgesetzt werden.

Seit 1995 sind auf Betreiben des Landes mit Hilfe von DB Station & Service AG unter Mitwirkung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Kommunen insgesamt 15 neue Stationen eröffnet worden, zwei weitere Stationen bzw. Stationsreaktivierungen kommen im Jahr 2003 noch hinzu.

Finanziert werden die Maßnahmen durch Bund, Land, Stationsbetreiber und Kommunen.

### 2. Verzögerungen

Die immer wieder beklagten Verzögerungen von Baumaßnahmen haben unterschiedliche und teilweise mehrere Ursachen. Nach Angaben der DB AG treten Verzögerungen u.a. deshalb ein, weil die DB AG beispielsweise auf die Kooperationsbereitschaft von Gemeinden angewiesen, aber auch an Genehmigungsverfahren durch Behörden und Auflagen gebunden ist. Nach Erfahrungen des Landes bei Maßnahmen, die mit der DB AG umgesetzt worden sind, treten Verzögerungen auch deshalb auf, weil die DB-internen Abläufe teilweise immer noch wenig flexibel sind und viel Zeit in Anspruch nehmen. Gleichzeitig führt der häufige Wechsel der Zuständigkeiten zu Verzögerungen. Auch Versäumnisse bei der Planung und die damit verbundenen Nacharbeiten führen zu Terminschwierigkeiten und zum Teil zu Kostenerhöhungen.

Seit dem Jahr 2001 hat die DB Station & Service AG die Möglichkeit, vom Bund zusätzliche Mittel zur anteiligen Finanzierung von Stationsmaßnahmen zu erhalten. Dabei handelt es sich um eine 100%-Förderung von bestimmten Maßnahmenteilen (z.B. Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Aufzüge). Um diese Mittel auszuschöpfen, wurden in diesem Zeitraum einige Projekte umgeplant und Anträge für den Bund vorbereitet. Generell ist festzustellen, dass die Anträge nicht nur bei Maßnahmen, die vom Bund finanziert werden, sondern auch bei Maßnahmenbestandteilen, die das Land mit bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten fördert, zum Teil nachbesserungsbedürftig sind. Änderungen auf Wunsch von Kommunen oder DB Station & Service verzögern somit den gesamten Bewilligungsablauf.

Probleme bereitet auch der Umgang mit historischer Bausubstanz an den Stationen. Der Bund gewährt 100%-Zuschüsse nur unter bestimmten Auflagen, die teilweise zu einer kompletten Erneuerung führen. Dies widerspricht den Auflagen der Denkmal-

pfleger und den Vorstellungen der Landesregierung, den Charakter einer Station zu erhalten. Die Suche nach Kompromisslösungen war insbesondere bei den Hallendächern in Kiel und Lübeck sowie bei der Gestaltung der Außenwand in Husum sehr schwierig und zeitaufwendig.

### 3. Bahnhofs- und Stationsprojekte

#### 3.1 Bahnhof Husum

Die Modernisierung des Bahnhofes in Husum war schon seit längerer Zeit durch das Land bei der DB Station & Service AG bestellt. Nachdem die Stürme Ende 2001 dazu geführt hatten, dass die Halle abgetragen werden musste, wurde als spätestster Zeitpunkt für die Modernisierung der 15. Dezember 2002 (Einführung des ITF-Knotens) vorgegeben. Durch die sehr kurze Bauzeit und die kalte Witterung konnte zum Fahrplanwechsel noch nicht alles fertig gestellt werden.

Restarbeiten mit Beleuchtung und Beschallung stehen bislang noch aus. Auch der Bahnsteigbelag wurde bislang noch nicht fertiggestellt. Diese Position wurde bei der Antragstellung vergessen und muss nun nachträglich eingereicht werden.

Fertigstellung geplant: Juli 2003

Montage der Aufzüge geplant: Mai 2003

Gesamtfertigstellung geplant: August 2003

Gesamtkosten laut Antragstellung:	ca. 2.837.000 €
Bewilligte Förderung durch den Bund:	ca. 1.298.000 €
Bewilligte Förderung durch das Land:	ca. 410.505 €

Die DB AG beziffert den gesamten Investitionsbedarf der Maßnahme auf 3,15 Mio. €.

#### 3.2 Bahnhof Klanxbüll

RegionalBahn- und RegionalExpresszüge begegnen sich durch den aufgrund der Streckendichte notwendigen Taktverkehr knapp nördlich des Bahnhofes in Klanxbüll. Im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste war eine Nutzung des sehr schmalen Mittelbahnsteiges und des dafür erforderlichen gleisquerenden Bahnsteigzuganges nicht mehr zulässig. Es wurde daher eine neue Konzeption der Bahnhofsinfrastruktur mit einem Außenbahnsteig entwickelt. Bei der Planung des neuen Außenbahnsteigs wurde von einer rechtzeitigen bzw. zeitnahen Fertigstellung des neuen Außenbahnsteiges einschließlich Zugang zum 15. Dezember 2002 ausgegangen. Dies hat sich wegen zu klärender Grundstücksfragen stark verzögert. Nach einem langen Abstimmungsprozess zwischen der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH und allen Beteiligten konnte eine einvernehmliche Lösung mit den Anliegern erreicht werden.

Inzwischen liegt die verbindliche Zeitplanung für den Außenbahnsteig vor. Die Fertigstellung ist für November 2003 geplant, da erst zum 1. Juli 2003 das Ladegleis

durch den Umzug des dort ansässigen Baustoffhändlers frei wird. Das Gleis wird für die Freimachung der für den Stationsumbau erforderlichen Flächen benötigt. Als Übergangslösung sind einige Korrekturen im Fahrplan vorgenommen worden. Soweit es die gegenwärtige Infrastruktur zulässt, wurden zusätzliche Halte eingerichtet, so dass seit dem 4. Februar 2003 24 Halte pro Richtung erfolgen. Der starke Autozugverkehr mit seinen uneinheitlichen Verkehrstagen erschwert diese Übergangslösung jedoch erheblich. Bis zur Fertigstellung des neuen Außenbahnsteigs kann immer nur einer der Züge durch den Bahnhof fahren und halten.

Die LVS steht mit Vertretern der Pendler und der Region in Kontakt, um Wünsche für die Zukunft berücksichtigen zu können.

### 3.3 Morsum und Keitum

Beide Maßnahmen wurden frühzeitig von der LVS „bestellt“, mit dem Hinweis, dass die Fertigstellung spätestens zur Einführung des ITF im Dezember 2002 erfolgen muss. Um Zugbegegnungen ohne die Erfordernis von Sicherungspersonal zu ermöglichen, wurden die Mittelbahnsteige der beiden Stationen Morsum und Keitum aufgehoben und durch neue Außenbahnsteige ersetzt. Dadurch wird der Betriebsablauf vereinfacht (vgl. die Ausführungen zum Bahnhof Klanxbüll). Die höheren Bahnsteige (76 cm über Schienenoberkante) erleichtern das Ein- und Aussteigen in die Züge.

An beiden Stationen gestaltete sich die Planung der Zugänge schwierig und lief nicht mit der notwendigen Geschwindigkeit. Auch die Anträge mussten durch die DB Station & Service AG aufgrund fehlender Angaben häufig überarbeitet werden. Beide Maßnahmen konnten daher bis zum 15.12.2002 nicht vollständig fertiggestellt werden.

Morsum: Zugang zum Außenbahnsteig zunächst nur über einen entfernten Bahnübergang; der Bau einer zusätzlichen Überführung ist geplant.

Keitum: Zugang zum Außenbahnsteig zunächst über eine provisorische Brücke, bis der Bahnübergang im Rahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme durch eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer ersetzt wird.

In Keitum werden zudem noch unter den Überdachungen windgeschützte Sitzgelegenheiten nachgerüstet. Die besondere Bemessung der Höhe der Dächer ergab sich nach Aussagen der DB Station & Service AG durch das einzuhaltende Lichttraumprofil der Autozüge.

### 3.4 Lunden und Langenhorn

In Lunden und in Langenhorn wurden die Bahnsteige auf jeweils 300 m verlängert, um einen Halt von RE-Zügen zu ermöglichen. Hierbei wurde in Lunden vorerst eine provisorische Lösung umgesetzt. Erst nach Vorlage des Ausschreibungsergebnisses "Teilnetz West" wird über eine umfangreiche Modernisierung der Station entschieden.

### 3.5 Bahnhof Kiel

Im April 1999 wurde mit den Bauarbeiten am Bahnhof Kiel begonnen. Nach einem Baustillstand von April 2000 bis April 2001 wurden die Arbeiten im Mai 2001 mit der Zielsetzung der Fertigstellung zum 31. Dezember 2002 wieder aufgenommen. Der Baustillstand von April 2000 bis April 2001 war auf Grund der erst spät erkannten schlechten Bausubstanz im Gründungsbereich erforderlich. Auch die Tatsache, dass erst im Jahr 2001 bemerkt wurde, dass sich das Hallendach verschoben hat, führte zu weiteren Verzögerungen.

Im September 2002 kündigte die Bauherrin der „ARGE Modernisierung Bf Kiel“, da das Vertrauen in eine weitere gemeinsame Zusammenarbeit mit der ARGE gestört war. Nach Kündigung des Generalunternehmers wird seit Oktober 2002 wieder gebaut. Die Ausführung erfolgt nunmehr mit Einzelgewerken und mit der Maßgabe, die öffentlich zugänglichen Bereiche - Querbahnsteig, Reisezentrum, Buchhandlung im Erdgeschoss, Bäckerei im Erdgeschoss Westflügel, Drogerie im Sockelgeschoss - am 26. Juni 2003 mit Beginn der Kieler Woche zu eröffnen. Die Sparda Bank eröffnet im Sockelgeschoss bereits im Mai 2003. Die Zugänge - Nordflügel, Ostflügel, Westflügel - werden ebenfalls bis zum genannten Termin erstellt.

Parallel zum Empfangsgebäude wurden Anfang März 2003 die Arbeiten zur "Grund-erneuerung des Hallendaches im Querbahnsteig" begonnen.

Das Land beteiligt sich finanziell nicht an der Modernisierung des Bahnhofes. Die DB AG hatte ursprünglich geplant, den Umbau durch die Erträge aus den Vermarktungsbereichen zu finanzieren. Das neue Hallendach wird voraussichtlich durch den Bund finanziert. Das Land beteiligt sich finanziell an der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

### 3.6 Bahnhof Lübeck

Ursprünglich sollte auch der Lübecker Hbf aus den Vermarktungserträgen modernisiert werden. Als sich jedoch schon vor Jahren abzeichnete, dass diese Erträge nicht ausreichen, stellte die Landesregierung eine Mitfinanzierung in Aussicht (4,2 Mio. €). Auch der Bund ist mit einem nicht unerheblichen Anteil in Höhe von rund 26,5 Mio. € an der Finanzierung beteiligt. Die zuwendungsfähigen Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich laut Antragstellung auf rund 38 Mio. € und liegen damit mehr als doppelt so hoch wie die vor ca. vier Jahren erfolgte Kostenschätzung.

Folgende Maßnahmen sind zur Modernisierung des Bahnhofes geplant:

- Neuordnung der Vermarktungsbereiche des Erdgeschosses
- Rückbau der nicht zu revitalisierenden Gebäudeteile (Gleisüberbau)
- Erneuerung des Personensteiges und Anhebung um ca. 60 cm wegen der beabsichtigten Elektrifizierung
- Die Stahlkonstruktion der Stegeinhausung wird in Teilen erneuert und dann der Forderung der Denkmalpflege folgend in der historischen Formation wieder erstellt.
- Ergänzend sind in Richtung Norden neue Treppenanlagen und Aufzüge

- vorgesehen. Damit wird die behindertenfreundliche Zuwegung zu den Bahnsteigen erstmalig erreicht.
- Die vier Schiffe der Bahnsteighalle werden nacheinander demontiert. Alle Teile werden katalogisiert, saniert oder erneuert, mit Korrosionsschutz versehen und dann in umgekehrter Reihenfolge wieder in historischer Architektur neu erstellt.

Gesamtfertigstellung geplant: Juli 2006

Ein Baubeginn für die Maßnahme wurde seitens der DB Station & Service AG für April/Mai 2003 angekündigt. Im Juni 2003 sollen die provisorischen Bahnsteigzugänge erstellt werden. Sie dienen zur "Freimachung" des Personensteiges, der ab September/Oktober 2003 grundlegend modernisiert werden soll.

Die Gesamtinvestitionskosten werden von der DB AG mit 52,715 Mio. € veranschlagt.

### 3.7 Neue Stationen und Modernisierungsmaßnahmen

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurde zwischen LVS und DB Station & Service AG die Errichtung von fünf neuen Stationen abgestimmt. Dies sind die Stationen Rickling, Wahlstedt und Fahrenkrug an der reaktivierten Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg sowie die Stationen Lübeck- Kücknitz (Strecke Lübeck - Travemünde Strand) und Lübeck - St. Jürgen (Strecke Lübeck - Bad Kleinen). Bis auf die Fertigstellung der Bahnsteigausstattung, die durch den späten Baubeginn, Verzögerungen beim Bau und den Wintereinbruch nicht fristgerecht erfolgen konnte, gab es beim Bau der Stationen zwischen Neumünster und Bad Segeberg keine nennenswerten Probleme.

In Bad Segeberg wurde im Rahmen der Reaktivierung der Strecke in Abstimmung mit der Stadt die Station an den Bahnübergang "Burgfeldstraße" verlegt, so dass die Wege für Bahnreisende von bzw. in die Innenstadt und zum vorhandenen ZOB kürzer werden. Da der Bahnhof mit der Betriebsaufnahme zum Kreuzungsbahnhof wurde, war ohnehin eine Neuanlage der Bahnsteige erforderlich. Die Bahnsteige wurden termingerecht fertig gestellt. Geplant ist die Errichtung einer Mobilitätszentrale mit Warteraum ("Räderwerk") am Bahnsteig in Richtung Neumünster. Die Planungen der Stadt für die Verknüpfungseinrichtungen (P+R und B+R sowie Überlegungen zur Verlegung des ZOB) laufen noch.

Die Landesregierung prüft, ob nach Inbetriebnahme des vorgesehenen neuen Stellwerks für die Strecke ein weiterer Haltepunkt in Klein Kummerfeld eingerichtet werden kann.

Auch die beiden Stationen in Lübeck konnten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 betriebsbereit fertig gestellt werden. Aufgrund von Planungs- und Bauverzögerungen beim Bahnsteigbau konnte die Hansestadt Lübeck allerdings mit dem Bau ihrer Verknüpfungsmaßnahmen noch nicht beginnen. Die Erstellung der Wetter-schutzeinrichtungen musste ebenfalls auf einen Zeitpunkt nach dem Fahrplanwechsel verschoben werden.

Zum Saisonbeginn (6. April 2003) ist die Station in Großenbrode reaktiviert worden. Aufgrund der bereits vorhandenen Infrastruktur konnte diese Station mit relativ wenig Aufwand wieder in Betrieb genommen werden. Die LVS hat die Maßnahme im Herbst 2002 bei der DB Station & Service AG „bestellt“. In der ersten Saison halten hier die Fahrradzüge und die Regionalbahnen. Ziel ist, stufenweise den Verkehr auf der Vogelfluglinie zu stärken.

Ursprünglich sollte auch in Horst zum Fahrplanwechsel eine neue Station eröffnet werden. Diese Planungen haben sich jedoch trotz frühzeitiger Bestellung durch die LVS verzögert. Eine Inbetriebnahme der Station zwischen Neumünster und Elms-horn ist nun im Sommer 2003 vorgesehen.

Neben den sechs neuen Stationen wurde eine Reihe von Modernisierungsmaßnahmen an Stationen bei der DB Station & Service AG „bestellt“. Zum Teil waren diese Maßnahmen Voraussetzung für die Umsetzung des neuen Fahrplans.

### 3.8 Weitere geplante Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die noch im Jahr 2003 angeschoben bzw. umgesetzt werden sollen:

- Einrichtung eines neuen Haltepunktes Neumünster Stadtwald auf der Strecke Neumünster - Heide. Die „Bestellung“ für diese Maßnahme ist bereits erfolgt.
- Modernisierung der Stationen Travemünde Hafen und Travemünde Strand. Gespräche über beide Projekte laufen bereits seit ca. zwei Jahren. Für Travemünde Hafen (neuer, moderner Bahnsteig mit direktem, ebenerdigen Zugang) wurde die Zusage über einen Finanzierungszuschuss bereits erteilt. Beide Maßnahmen haben sich aufgrund wirtschaftlicher Probleme und fehlender Kapazitäten bei der DB Station & Service AG verschoben.
- Modernisierung der Station Wesselburen auf der Strecke Heide – Büsum. Die Maßnahme (Aufhöhung der Bahnsteige, Verbesserung des Wartekomforts) wurde bereits vor zwei Jahren „bestellt“. Planungsverzögerungen bei der DB Station & Service AG führten dazu, dass die Maßnahme bislang noch nicht umgesetzt wurde. Eine Zusage über eine Mitfinanzierung wurde bereits erteilt.
- Modernisierung des Bahnhofes Ahrensburg. Diese Maßnahme wurde in 1999/2000 seitens der DB Station & Service AG stark forciert. Insbesondere die Vermarktungseinheiten sollten umfassend modernisiert werden. Nach Schwierigkeiten bei der Kalkulation soll nun eine Planungsvariante, die sich vornehmlich mit der Modernisierung der Verkehrsstation (Aufzüge, Verbesserung des Wartekomforts, etc.) befasst, umgesetzt werden. Eine Mitfinanzierung durch das Land wurde bereits zugesagt.
- Modernisierung des Bahnhofes Büchen. Geplant ist der Einbau von Aufzügen, die voraussichtlich durch den Bund finanziert werden, und die Verbesserung des Wartekomforts.

- Modernisierung der Station in Wakendorf (Strecke Bad Segeberg – Bad Oldesloe) durch Aufhöhung der Bahnsteige und Verbesserung des Wartekomforts.

Parallel hierzu laufen Überlegungen zur Modernisierung der Stationen Bad St. Peter-Ording, Niebüll, Kupfermühle, Plön und Scharbeutz. Diese müssen hinsichtlich des Umfangs und der Finanzierung noch geprüft werden.

#### 4. Einfluss des Landes auf Planungen an den Stationen

Bis auf die Umbauten Kiel Hbf und Lübeck Hbf wurden die Maßnahmen durch die LVS zur Umsetzung bei der DB Station & Service AG (Bauherrin) „bestellt“. Die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Abstimmung mit den Beteiligten (Kommunen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Anlieger) wurde im Auftrag der LVS durch das Stationsbüro Schleswig-Holstein koordiniert und vorangetrieben.

Restriktionen bei nicht termingerechter Umsetzung der Maßnahmen können nicht gegen die DB Station & Service AG geltend gemacht werden, da hierfür keine vertragliche Grundlage besteht. Die Verkehrsunternehmen, die an die DB Station & Service AG pro Halt an den Stationen bezahlen, könnten jedoch bei nicht fertiggestellten Maßnahmen, die zu einer Beeinträchtigung für die Reisenden führen, bis zur Beseitigung der Mängel Zahlungen einbehalten.

Das Land hat allerdings aufgrund der Tatsache, dass es einen Großteil der Maßnahmen mitfinanziert (nicht finanzierte Eigenanteile werden auf den Stationspreis umgelegt, den die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Großteil an das Land durchreichen kann), ein umfassendes Mitspracherecht bei der Planung.

## C. Fahrzeuge

### 1. Strecken/Typen

Die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein setzt auf den derzeitig von ihr betriebenen Strecken sowohl lokomotivbespannte Wagenzüge als auch Triebwagen ein. Dabei kommt im Einzelnen folgendes Wagenmaterial zum Einsatz:

- Strecke 100 Hamburg – Büchen – Rostock  
Elektrolokbefahrene Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen und Triebwagen der Baureihe 628 in alter und modernisierter Version
- Strecke 130 Hamburg – Westerland:  
Diesellokbefahrene Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen sowie zwischen Itzehoe und Hamburg elektrolokbefahrene Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen
- Strecke 131 Hamburg – Kiel und Neumünster – Flensburg:  
Elektrolokbefahrene Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen
- Strecke 132 Neumünster – Heide:  
Moderne Triebwagen der AKN, die noch bis Dezember 2003 im Auftrag der RB Schleswig-Holstein verkehren
- Strecke 140 Hamburg – Lübeck – Plön – Kiel und Lübeck – Lübeck-Travemünde:  
Diesellokbefahrene Wagenzüge mit Redesign-Nahverkehrswagen sowie ältere, z.T. modernisierte Triebwagen der Baureihe 628 in Einfach- und Mehrfachtraktion
- Strecke 145 Lübeck – Büchen – Lüneburg:  
Triebwagen der Baureihe 628 in alter und modernisierter Version
- Strecke 146 Kiel – Flensburg:  
Moderne Triebwagen Bauart „LINT“
- Strecke 150 Lübeck – Bad Kleinen:  
Triebwagen der Baureihe 628 in alter und modernisierter Version

Hervorzuheben ist auch, dass das Modernisierungsprogramm (Redesign) von rund 120 Reisezugwagen mit Unterstützung des Landes für den Nahverkehr abgeschlossen ist.

Darüber hinaus plant die DB AG, zur Sicherung des Standortes Schleswig-Holstein das Instandhaltungswerk in Neumünster für rund 3,5 Mio. € sowie die Fahrzeugreinigungsanlage im Werk Kiel für rund 0,537 Mio. € zu modernisieren.

Die DB AutoZug GmbH setzt ein Modernisierungsprogramm für die Terminals und Züge zwischen Niebüll und Sylt in Höhe von ca. 30 Mio. € mit Eigenmitteln um. Bereits realisiert ist eine Modernisierung des Wagenparks wie auch der Umbau des Terminals in Niebüll.

## 2. Einfluss des Landes bzgl. Fahrzeugeinsatz

Im Zuge der Ausschreibung von SPNV-Leistungen formuliert das Land bestimmte Anforderungen an das einzusetzende Wagenmaterial. Hierdurch soll die Attraktivität der Bahnfahrt für den Fahrgast sichergestellt werden. Es soll gewährleistet werden, dass insbesondere die Einstiegssituation möglichst optimal ist und die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke eingehalten werden kann. Auch der Fahrkomfort und das Erscheinungsbild sollen die Akzeptanz der Kunden fördern.

## D. Infrastrukturmaßnahmen

### 1. Gleisinfrastruktur

Die Bahn investiert auch in den kommenden Jahren mit finanzieller Unterstützung durch Bundes- und Landesmittel in die Schienenwege und in die Stationen. Im Jahr 2003 werden 215 Mio. € in das Bestandsnetz im Norden investiert.

Beispielhaft für Großprojekte sind die Hochbrücken in Hochdonn und Rendsburg, der Einbau des Gleiswechselbetriebes auf der Strecke Hamburg - Lübeck sowie die begonnene Beseitigung der Torflinse bei Owschlag.

Auf der Marschbahn (Strecke Hamburg - Westerland/Sylt) werden in diesem Jahr zur Verbesserung des Betriebsablaufes Brücken modernisiert, Bahnübergänge aufgehoben und elektronische Stellwerke errichtet. Darüber hinaus untersucht DB Netz AG wie und mit welchem Aufwand die Qualität der Strecke Niebüll - Westerland/Sylt (zurzeit nur auf dem Hindenburgdamm zweigleisig) wesentlich gesteigert werden kann. Die Vorplanungen wurden aufgenommen, erste Ergebnisse werden im Sommer 2003 erwartet. Nach vorläufigen Abschätzungen ist mit einem Investitionsbedarf von etwa 44 Mio. € zu rechnen. Die Finanzierung eines solchen Projektes ist noch offen.

Die Wiedereröffnung der Strecke Neumünster - Bad Segeberg mit Aufnahme des durchgehenden Betriebes bis Bad Oldesloe zum vergangenen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellt trotz der aufgetretenen Verzögerungen ein herausragendes Ereignis im Schienenverkehr in Schleswig-Holstein dar. Nach vorheriger zweimaliger Verschiebung konnte dieser Inbetriebnahmetermin mit vereinten Anstrengungen aller Beteiligten (Land, DB Netz AG und AKN Eisenbahn AG) gehalten werden. Die AKN Eisenbahn AG muss ihr Stellwerk Neumünster Süd für den Streckenblock noch nachrüsten. Daher ist derzeit nur eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h anstatt der ausgelegten 120 km/h möglich.

### 2. Einzelne Gleisinfrastrukturprojekte

Folgende Projekte sind geplant oder befinden sich in der Ausführung:

#### 2.1 Elektrifizierung Hamburg - Lübeck - Travemünde

Durch die Elektrifizierung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Verkehrs
- Entlastung des Straßenverkehrs
- Realisierung geplanter Angebotsverbesserungen im Nahverkehr durch Beschleunigung des Zugverkehrs und verbesserter Trassennutzung im Mischbetrieb Personen-/Güterverkehr
- Bewältigung der zu erwartenden Steigerung des Schienengüterverkehrs von und zu den Lübecker Häfen

- Kürzung der Fahrzeiten infolge der Erhöhung der Anfahrbeschleunigung
- Zusätzliche Güterströme durch Kooperation der Häfen Hamburg und Lübeck
- Zusätzliche Verkehre durch die geplante Feste Querung über den Fehmarnbelt

#### Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde einschließlich Anbindung an die Hamburger Güterumgebungsbahn
- Durchgängige Einrichtung von Gleiswechselbetrieb (GWB)
- Kapazitätserhöhung durch Blockverdichtung auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg/Wandsbek und Ahrensburg
- Teilweise Elektrifizierung der Lübecker Hafengleise (DB Netz AG und Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH)

Zur Finanzierung sind Mittel aus dem Anti-Stau-Programm eingeplant. Der Gleiswechselbetrieb (GWB) mit einem Kostenaufwand von 15,327 Mio. € ist im Bau.

Außerdem sind kleinere bauvorbereitende Maßnahmen (Kampfmittelräumung, Brückenanpassungen im Lübecker Raum, Vegetationsrückschnitt) für das Jahr 2003 vorgesehen.

Gesamtinvestitionskosten (incl. GWB): 147,6 Mio. €

## 2.2 Elektronische Stellwerke (ESTW)

Zur Effizienzsteigerung und zur Steigerung der Pünktlichkeitsqualität im Bereich von DB Netz werden in Schleswig-Holstein in nächster Zukunft weitere ESTW gebaut (Lübeck, Erweiterung der Stellwerke in Itzehoe und Husum, für die Strecke Bad Schwartau - Raisdorf und in Burg/Dithm. für die Hochbrücke Hochdonn).

Gesamtinvestitionen: 181,6 Mio. €

## 2.3 Ausbaustrecke Hamburg - Berlin

Für die geplante Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke werden auf Schleswig-Holsteiner Gebiet sieben Bahnübergänge durch Brückenbauwerke ersetzt oder aufgehoben.

#### Weitere Maßnahmen:

- Anpassung der Oberleitung
- Bodenaustausch auf insgesamt 700 m - in Ausführung -

- Spundwände zur Böschungssicherung auf 746 m und Planumsverbreiterung auf 424 m
- Andere Arbeiten an Erdbauwerken (Bodenverbesserung, Reprofilierung, Einbau der Planumsschutzschicht, Herstellen des Planums für acht Schutzweichen

Investitionen in Schleswig-Holstein im Jahr 2003: ca. 35 Mio. €

Inbetriebnahme für die Höchstgeschwindigkeit  $V_{\max}=230$  km/h: Zum Fahrplanwechsel Dezember 2004

## 2.4 Hochbrücke Hochdonn

Nach Planung der DB Netz AG sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll im Rahmen der planmäßigen Oberbauarbeiten an der Brücke die Lagererneuerung/-verstärkung ab Mitte 2003 beginnen. Voraussetzung für die Lagererneuerung ist die Einrichtung des Gleiswechselbetriebes, der ab Juni 2003 eingerichtet wird. Im Oktober 2003 sollen die Oberbauarbeiten am Südgleis beginnen, die voraussichtlich einschließlich der Lagererneuerung bis Ende 2004 andauern. Nach Abschluss der Bauarbeiten am Südgleis werden die Arbeiten am Nordgleis voraussichtlich bis März 2005 fortgeführt.

Die Lagerbestellung wurde bereits durch die DB AG veranlasst. Somit könnten die oben erwähnten Lagererneuerungen im März 2004 beginnen.

Die Lagerarbeiten werden durch das Wasser- und Schifffahrts-Neubauamt Rendsburg ausgeschrieben und vergeben.

Bauende: voraussichtlich März 2006

Die Landesregierung wird sich für eine Beschleunigung der Arbeiten einsetzen.

Investitionen:

- Neubau Schwebeträger  
einschließlich Lager rund 6,0 Mio. €
- Lagererneuerung/ -verstärkung,  
Oberbaukosten einschließlich GWB zusammen rund 32,0 Mio. €

## 2.5 Hochbrücke Rendsburg

Die Hochbrücke ist seit dem 24. Juli 1992 wegen anstehender Grundinstandsetzung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die DB AG nur eingleisig befahrbar. Der Oberbau auf beiden Gleisen wurde von der DB AG bereits erneuert.

Projektstand:

- Ausschreibung: Herbst 2003
- Baubeginn: Frühjahr 2004
- Inbetriebnahme geplant: Ende 2008

Die Instandsetzung der Fundamente wird, verbunden mit einer zeitweisen Be-



Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die Beseitigung des Engpasses zwischen Pinneberg und Elmshorn bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans im vordringlichen Bedarf vereinbart wird.

## 2.7 Torflinse Owschlag

Auf einem fast zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt der Strecke Neumünster – Flensburg muss der Torfboden in Teilbereichen bis zu 4,75 m tief ausgehoben und gegen ein Sand - Kies - Gemisch ausgetauscht sowie der gesamte Oberbau erneuert werden.

Außerdem ist eine Anpassung der signaltechnischen Ausrüstung von sieben Bahnübergangsanlagen wegen der Einrichtung des Gleiswechselbetriebes notwendig.

Termine:

Die Ausführungsphase hat im August 2002 begonnen.

- Bauweicheneinbau	März	2003
- Baubeginn Oberbau Schleswig – Lottorf	April	2003
- Inbetriebnahme	November	2003
- Baubeginn Oberbau Lottorf – Owschlag	April	2004
- Gesamtinbetriebnahme	November	2004

Investitionen: 34,0 Mio. €

## 2.8 Kiel - Bad Schwartau (- Lübeck)

Die DB Netz AG (Regent) beabsichtigt, in Absprache mit dem Land die Strecke Kiel - Lübeck so auszubauen, dass in den Zielbahnhöfen Kiel Hbf und Lübeck Hbf ein Taktknoten des Integralen Taktfahrplans (ITF) zur vollen Stunde möglich ist. Die Fahrzeit für den RegionalExpress (RE) mit drei Unterwegshalten ist somit auf maximal 55 Minuten zu reduzieren.

Um das mit dem Land vereinbarte Betriebsprogramm realisieren zu können, muss die Strecke - ohne Auswirkungen auf die Streckenkategorie - wie folgt ertüchtigt werden:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h mit Linienverbesserungen (zwischen Bf Ascheberg und Üst Timmdorf durchschnittlich 120 km/h); zusätzliche Überhöhungen und Korrekturen in den Gleisradien
- Realisierung von Zugkreuzungen durch Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts Bad Malente - Eutin um ca. 2,6 km (bis km 39,8)

Inbetriebnahme: Herbst 2004

Gesamtinvestitionen: 59,588 Mio. € (durch Sammelvereinbarung Nr. 5)

Zusätzlich investiert die DB Netz AG in den Oberbau der Strecke Kiel - Bad Schwartau rund 10 Mio. €.

Baudurchführung geplant: 2004

### 3. Einfluss des Landes auf die Gleisinfrasturktur

Die DB Netz AG ist bei ihren Planungen bestrebt, ein möglichst wirtschaftliches Gleisnetz zu erhalten. Um Unterhaltungskosten zu sparen, beabsichtigt sie daher den Rückbau von Gleisen, die aus ihrer Sicht nicht mehr benötigt werden.

Die Investitionen für Gleisausbaumaßnahmen werden in der Regel durch den Bund finanziert. Um die Planungen dieser Maßnahmen zu finanzieren, hat sich das Land z.B. bei der Planung zum Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck in einer Planungsvereinbarung bereit erklärt, die Kosten hierfür mitzufinanzieren.

Der Rückbau von Gleisen schränkt jedoch häufig die Flexibilität bei der Planung von Umläufen auf der Schiene ein oder verhindert diese sogar. Die Landesregierung und die LVS sind daher bestrebt, dem Rückbau von Gleisinfrasturktur entgegenzuwirken, soweit für längerfristige Planungen Bedarf für Gleise besteht.

Das Land hat sich weiterhin vertraglich die Option auf eine Reaktivierung bestimmter Strecken gesichert (z. B. Itzehoe – Edendorf, Hohenlockstedt – Wrist, Neumünster – Ascheberg).

## E. Bahnübergänge

An folgenden Bahnübergangsanlagen innerhalb des Regent-Netzes ist ab dem Jahr 2003 entweder eine Modernisierung oder eine Aufhebung geplant. Als Modernisierung kommt der Nachbau des 3. und 4. Blinklichtes bzw. der Neubau einer Lichtzeichenanlage in Verbindung mit Halbschranken in Betracht.

Strecke Jübek – Husum	BÜ Sollbrück III
Strecke Kiel – Flensburg	BÜ Wulfshagen BÜ Sonderbyhof BÜ Petriholz BÜ Sörupholz BÜ Südensee BÜ Markerup
Strecke Neumünster – Heide	BÜ Krusenhof BÜ Beldorf BÜ Norderstraße
Strecke Neumünster - Bad Oldesloe	BÜ Burgfeldstraße BÜ Bahrenhof BÜ Fresenburg I
Strecke Heide – Büsum	BÜ Süderdeich I

Gesamtinvestition im Jahr 2003: 2,302 Mio. €

Auf den weiteren Strecken in Schleswig-Holstein stellt sich die Situation wie folgt dar:

Bahnübergang	Maßnahme
BÜ L 121, Nortorf	Neubau EÜ
BÜ Breslauer Straße, Rendsburg	Radweg
BÜ Jagel	Nachbau Radweg
EÜ Kolonnenweg, Schleswig	Neubau EÜ
BÜ Schuby	Neubau 2 EÜ
BÜ Frörup Wasserwerk	Sicherungsanlage
BÜ Schützenplatz/Milchdamm	Sicherungsanlage
BÜ Hammoorer Weg	Neubau EÜ
BÜ Krempe Nord	Neubau StrÜ
BÜ Meldorf B 431	Neubau EÜ und StrÜ
PBÜ Mertenshof	Sicherungsanlage
BÜ Lehnshallig	Sicherungsanlage
BÜ Emmelsbüll	Sicherungsanlage

BÜ Hesbüll	Sicherungsanlage
BÜ Mööswai	Sicherungsanlage
BÜ Gremsgöör	Sicherungsanlage
BÜ Raitkoog	Sicherungsanlage
BÜ K 117 Keitum	Verlegung
BÜ Keitum	Aufhebung
BÜ Horstheide	Nachbau Gehweg
BÜ Quarnstedt	Nachbau Radweg

Die Gesamtinvestitionen betragen 48,29 Mio. €. In diesem Jahr werden davon 6,18 Mio. € verbaut.

Die DB AG weist besonders darauf hin, dass die geplanten Eisenbahnüberführungen in Schuby auch in diesem Jahr nicht gebaut werden können, weil die Gemeinde die Kreuzungsvereinbarung wegen fehlender Mittel nicht unterzeichnen kann.

An den Strecken Neumünster - Flensburg und Elmshorn - Westerland werden jeweils drei Bahnübergänge mit einem Kostenaufwand von 1,5 Mio. € erneuert. Dies ist wegen des Einbaues des Gleiswechselbetriebes erforderlich.

Die Landesregierung verfolgt darüber hinaus das Ziel, gemeinsam mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Trägern der Straßenbaulast ein Konzept zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen über das gesetzliche Maß hinaus zu erarbeiten.

## F. Schlussbemerkung

Trotz mancher Umsetzungsprobleme und Verzögerungen sind von der DB AG in den vergangenen Jahren zahlreiche Baumaßnahmen auf Strecken und DB-Stationen durchgeführt oder eingeleitet und erste Verbesserungen des Fahrzeugmaterials vorgenommen worden. Dennoch entspricht der Zustand von Strecken und Stationen sowie die Qualität des Fahrzeugmaterials derzeit noch nicht überall den Anforderungen. Insbesondere ist es notwendig, Engpässe im Schienennetz zu beseitigen, Stationen weiter zu modernisieren, die Wagenqualität weiter zu verbessern, den direkten Kundenservice auszubauen, Pünktlichkeit und Anschlussqualität zu erhöhen sowie Fernverbindungen zu sichern. Die Ziele des Bahnpolitischen Konzeptes für das Land Schleswig-Holstein (LT-Drs. 15/1176) haben unverändert Gültigkeit. Die Landesregierung wird sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass diese Ziele zügig umgesetzt werden.

Die Landesregierung wird ihren Weg zu mehr Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr konsequent fortsetzen und weitere Strecken im Rahmen des Verkehrsvertrages zur Ausschreibung vorsehen. Im Rahmen dieses und der folgenden Verträge definiert die Landesregierung ihre Vorstellungen von Qualität und Modernität des einzusetzenden Wagenmaterials.

Im Zusammenhang mit den in naher Zukunft zu realisierenden Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplans, der weit reichende Infrastrukturmaßnahmen im Schienenbereich vorsieht, der zweiten Stufe des Integralen Taktfahrplans und dem Schleswig-Holstein-Tarif, wird der Schienenverkehr für die schleswig-holsteinischen Bürgerinnen und Bürger erheblich an Attraktivität gewinnen.