

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schieneninfrastruktur Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein ist die Schieneninfrastruktur nach Ansicht der Fragestellenden besonders unterentwickelt. Viele mechanische Stellwerke sind noch in Betrieb. Bei Elektrifizierungen bildet ausgerechnet das Land der Energiewende das Schlusslicht (https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/02/200210_Elektrifizierung_Bundeslaender.pdf). Mit nur je einer ausgebauten Strecke über Elmshorn Richtung Kiel und dem Landesteil Schleswig sowie Bad Oldesloe Richtung Lübeck und Ostholstein ist der Schienenverkehr des Landes oft tagelang von der Verbindung nach Hamburg und somit auch vom Fernverkehr nach ganz Deutschland abgeschnitten (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Probleme-bei-der-Bahn-Zugausfaelle-dauern-an,bahn2350.html>). Dafür ist es nach Ansicht der Fragestellenden nötig, die Strecke Neumünster–Bad Oldesloe als Umleitungsstrecke auszubauen. Für eine relevante Erhöhung der Fahrgastzahlen ist es zudem nötig, die Zahl der Taktzüge des Regionalverkehrs zwischen Bad Oldesloe und Hamburg zu erhöhen.

Vor dem Hintergrund der Klimakrise wird sehr viel mehr Schienenverkehr und ein massiver Ausbau der Infrastruktur notwendig. Aus diesem Grunde fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele Zugverspätungen bei Unternehmen der DB AG gab es in Schleswig-Holstein durch Baumaßnahmen?
2. Wie viele Züge und Busse sind 2019 bei Unternehmen der DB AG in Schleswig-Holstein ausgefallen?
3. Wie stark ist die Auslastung der Züge der Unternehmen der DB AG durch die Corona-Pandemie in Schleswig-Holstein und im Bundesdurchschnitt gesunken?
4. An wie vielen Tagen der letzten zehn Jahre war die Verbindung zwischen Elmshorn und Hamburg unterbrochen oder nicht durchgehend zweigleisig befahrbar (bitte getrennt auflisten)?
5. An wie vielen Tagen der letzten zehn Jahre war die Verbindung zwischen Bad Oldesloe und Hamburg unterbrochen oder nicht durchgehend zweigleisig befahrbar (bitte getrennt auflisten)?
6. Wie oft haben nach Kenntnis der Bundesregierung 2020 die Züge nach Dänemark die Strecke Neumünster–Bad Oldesloe benutzt?

Welchen Einfluss hatte das auf den Regionalverkehr Neumünster–Bad Oldesloe?

7. Wie oft war Schleswig-Holstein von Stellwerksproblemen der zentralen Leitstelle in Hannover betroffen im Vergleich zu den lokalen Stellwerken in Schleswig-Holstein?
8. Wie gestaltet sich das Backup für Stellwerksinfrastruktur?
 - a) Wie viele Stellwerke welcher Bauart gibt es in Deutschland und in Schleswig-Holstein nach Kenntnis der Bundesregierung?
 - b) Wie ist die zukünftige Entwicklung des Backups geplant?
9. Wie viele Bahnübergänge gibt es in Schleswig-Holstein unterschieden nach beschränkt, unbeschränkt, aber technisch gesichert und technisch nicht gesichert?
10. Welche Orte bzw. Betriebsstellen in Schleswig-Holstein verfügen noch über wie viele Anschlussgleise, und welchen technischen und juristischen Status haben diese (gewidmet, abgebaut, Netzanschluss, stillgelegt, in Betrieb)?
11. Wie kommt es, dass in Schleswig-Holstein die erste Elektrifizierung mit Oberleitungen erst nach 1990 und dem damit verbundenen Ende des Kalten Krieges gebaut wurde (<https://www.shz.de/regionales/schleswig-holste-in/zu-wenig-zuege-in-sh-fahren-mit-strom-id18273346.html>)?
12. Wird bei dem Ausbau der Strecke Niebüll–Westerland die Möglichkeit der Elektrifizierung derart berücksichtigt, dass diese ohne Änderungen der Bausubstanz nachträglich errichtet werden kann (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/beschleunigung-umweltfreundliche-verkehrsprojekte.html>)?
13. Würde bei der Elektrifizierung der Strecke Brunsbüttel–Itzehoe die mögliche Nutzung des neu zu errichtenden Stromeinspeisepunkts (Umrichterwerk) die zukünftige Elektrifizierung Richtung Heide mit berücksichtigt (https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-054-V02/2-054-V02.html)?
 - a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
14. Für welche Strecken oder Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zur Elektrifizierung?
15. Aus welchem Grund ist die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe–Westerland nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden?
16. Sieht die Bundesregierung bei der Elektrifizierung des Schienennetzes eine Möglichkeit, Regionen mit historisch bedingter Benachteiligung gezielt zu fördern?
17. Welche Strecken hat die Bundesregierung in Schleswig-Holstein für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahnen“ untersucht, und welche Vorhaben sollen über dieses Programm schlussendlich gefördert werden?
18. Hat die Bundesregierung für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahnen“ auch die Reaktivierung der Strecke Ratzeburg–Zarrentin–Hagenow Land geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?
19. Für welche Strecken oder Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zum zweigleisigen Ausbau?

20. Für welche Stationen in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zum Ausbau zu einem Kreuzungsbahnhof?
21. Inwiefern beeinflusst eine Erhöhung der Zugzahlen zwischen Bad Oldesloe und Hamburg um mindestens einen Stundentakt von Regionalzügen sowie die Umleitung der trotz der festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) auf der Jütlandroute verbleibenden sowie der weiteren über Neumünster fahrenden Güterzüge über die Strecke Neumünster–Bad Oldesloe die Zuverlässigkeit der Fahrstraßenkreuzungen mit der geplanten S4 an den höhengleichen Querungen?
 - a) Bei der Ausfädelung der S4 Richtung Norden kurz vor dem Bahnhof Bad Oldesloe?
 - b) Bei der Einfädelung der in Bargtheide wendenden S4 Richtung Hamburg?
 - c) Bei der Ausfädelung der S4 Richtung Norden in Ahrensburg Gartenholz?
22. Welchen Einfluss hat die Erhöhung der Zugzahlen zwischen Bad Oldesloe und Hamburg um mindestens einen Stundentakt von Regionalzügen sowie die Umleitung der trotz FFBQ auf der Jütlandroute verbleibenden Güterzüge über die Strecke Neumünster–Bad Oldesloe auf die Zuverlässigkeit der zukünftigen Güterzüge Hamburg–Lübeck–FFBQ hinsichtlich der höhengleichen Querungen?
 - a) Bei der Ausfädelung der Güterzüge nach Süden vor der Abzweigung zur Güterumfahrungsbahn in Hamburg-Wandsbek?
 - b) Bei der Ausfädelung der RE Richtung Bad Segeberg–Neumünster–Kiel im Bereich des Bahnhofes Bad Oldesloe?
23. Wie ist der Status (gewidmet, abgebaut, Netzanschluss, stillgelegt, in Betrieb mit welcher Höchstgeschwindigkeit) folgender Strecken (ggf. bei Änderungen entlang der Strecke abschnittsweise auflisten):
 - a) Flensburg-Weiche–Flensburg Hafen,
 - b) Flensburg-Weiche–Risum-Lindholm,
 - c) Kappeln–Süderbrarup,
 - d) Heide–Karolinenkoog,
 - e) St. Michaelisdonn–Marne–Friedrichskoog,
 - f) St. Michaelisdonn–Brunsbüttel,
 - g) Brunsbüttel–Wilster,
 - h) Uetersen–Tornesch,
 - i) Wrist–Itzehoe,
 - j) Neumünster–Ascheberg,
 - k) Bad Malente Gremsmühlen–Lütjenburg,
 - l) Eurin–Neustadt,
 - m) Lübeck–Lübeck-Schlutup,
 - n) Henstedt-Ulzburg–Bad Oldesloe,
 - o) Kiel–Kiel-Wellsee?
24. Wie sind die Voraussetzungen bei Streckenreaktivierungen für eine Übergabe der Strecke an das Land?

25. Wie steht die Bundesregierung zu einer Beteiligung von der DB Netz AG an einer entsprechenden Projektgesellschaft zum Wiederauf-, Aus- oder Neubau einer Strecke?
26. Welches Alter und welchen Zustand haben die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal (bitte getrennt auflisten)?
27. Welche Verkehrsbeschränkungen (Zuggewicht, Zuglänge, Geschwindigkeit) ergeben sich jeweils durch diese Brücken abweichend von der übrigen Strecke?
28. Wie hoch ist der jährliche Instandhaltungsaufwand jeweils für die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal?
29. Ist mit einer Erhöhung der Kosten oder mit einer Verringerung der Leistungsfähigkeit (Zuggewicht, Zuglänge, Geschwindigkeit) aufgrund des Alters zukünftig zu rechnen?
30. Welche Kostensätze werden von der DB Netz AG für den Anschluss von neuen Strecken an das Netz angesetzt?
31. Wie soll in Kupfermühle bei der zukünftigen S4 und der Bahnsteighöhe von 76 cm (<https://www.nah.sh/de/themen/projekte/s4-die-neue-s-bahn/trasse-stationen-und-infrastruktur/>) der selbständige barrierefreie Ein- und Ausstieg ermöglicht werden?
 - a) Wie wird dieses Problem in Bargtheide gelöst werden?
 - b) Wie ist das im Hinblick auf das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen rechtlich zu bewerten?
32. Was unternimmt die Bundesregierung auch auf europäischer Ebene, um das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen im Bereich des Bahnverkehrs zukünftig besser umzusetzen?
33. Hat die Bundesregierung geprüft, welche Möglichkeiten sie zur Stärkung der Jütlandroute hinsichtlich Kapazitätssteigerung, Fernverbindungen, Querung des Nord-Ostsee-Kanals und Geschwindigkeitserhöhungen sieht?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
34. Wie lange dauern bzw. dauerten die Prüfungen der Anträge zur Planfeststellung der Vorhabenträgerin durch das Eisenbahnbundesamt für die einzelnen Abschnitte der Hinterlandanbindung im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung sowie der S4 Ost in Hamburg (bitte angeben, wann der Vorhabenträger für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte die Planunterlagen eingereicht hat, und wann die Auslegung der Unterlagen begann bzw. beginnen soll)?

Berlin, den 23. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion