

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/27378 –**

Schieneninfrastruktur Schleswig-Holstein

Vorbemerkung der Fragesteller

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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) gab es im Jahr 2021 viele und umfangreiche Baumaßnahmen in Schleswig-Holstein, insbesondere durch die Investitionsoffensive auf der Marschbahn. Aus diesem Grund sind die Verspätungsminuten höher als in anderen Jahren. Es ergaben sich für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 folgende baubedingte Verspätungen aller DB-internen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):

- Fernverkehr: 1 868 Minuten
- Nahverkehr: 23 399 Minuten
- Güterverkehr: 16 385 Minuten

2. Wie viele Züge und Busse sind 2019 bei Unternehmen der DB AG in Schleswig-Holstein ausgefallen?

Nach Auskunft der DB AG waren bei der DB Regio AG im Jahr 2019 planmäßig mehr als 290 900 Zugfahrten in Schleswig-Holstein vorgesehen. Davon sind 3,8 Prozent der planmäßigen Zugkilometer ausgefallen.

Die DB Fernverkehr AG hatte im Jahr 2019 planmäßig mehr als 18 000 Zugfahrten in Schleswig-Holstein vorgesehen. Von diesen Fahrten sind insgesamt 4,3 Prozent ausgefallen.

Im Jahr 2019 sind bei DB Regio Bus in Schleswig-Holstein rund 1,98 Prozent der geplanten Fahrten 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?

Nach Auskunft der DB AG ist die Auslastung in den Zügen der DB Regio AG im Zuge der Corona-Pandemie um bis zu 85 Prozent gesunken. In Abhängigkeit zum jeweils aktuellen Infektionsgeschehen unterlag die Auslastung in den bisherigen Pandemie-Monaten starken Schwankungen. In den Sommermonaten hat sich die Nachfrage teilweise bis auf 80 Prozent des Normalniveaus erholt, seitdem sinkt sie parallel zu steigenden Infektionszahlen stetig (aktuell: minus 70 Prozent). Die Fahrgastrückgänge sind in Schleswig-Holstein grundsätzlich auf Niveau des Bundesdurchschnitts, jedoch war die Entwicklung bislang stärker von saisonalen und pandemiebedingten Besonderheiten (Trend zu Urlaub an Nord- und Ostseeküste) geprägt.

Die Auslastung der Züge der DB Fernverkehr AG ist phasenweise um über 80 Prozent zurückgegangen. Im Jahresdurchschnitt 2020 (inklusive der noch nicht durch die Corona-bedingten Beschränkungen geprägten Monate Januar und Februar) war die bundesweite Auslastung um mehr als 40 Prozent geringer als im Vorjahr. Dies gilt auch für Schleswig-Holstein.

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)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG liegen tagesgenaue Daten für den angefragten Zeitraum nicht vor. Der Schwerpunkt der Einschränkungen lag in den vergangenen fünf Jahren auf eingleisigen Betriebsführungen in Folge geplanter Baustellen. Temporäre Totalsperrungen, z. B. im August 2020, sind ausschließlich durch kurzfristig auftretende Havariefälle aufgetreten. Insbesondere der Herbst 2017 war geprägt durch drei aufeinander folgende Sturmtiefs.

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?

Nach Auskunft der DB AG kam es aufgrund von infrastrukturellen Störungen im Jahr 2020 nur in drei Fällen zu einer Nutzung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auf diesem Streckenabschnitt, beim Schienengüterverkehr (SGV) waren es insgesamt 14 Züge. In zwei von den genannten drei Fällen hat der SPFV die Halte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abgestimmt übernommen. Bedingt durch die Fern- und Güterverkehrsumleitungen kam es zu einzelnen Verspätungen des SPNV.

7. Wie oft war Schleswig-Holstein von Stellwerksproblemen der zentralen Leitstelle in Hannover betroffen im Vergleich zu den lokalen Stellwerken in Schleswig-Holstein?

Nach Auskunft der DB AG werden die Stellwerksbereiche Lübeck und Kiel aus der Betriebszentrale Hannover, die übrigen Stellwerke örtlich in Schleswig-Holstein bedient. Eine Betrachtung der Störfälle für das Jahr 2020 lässt keine signifikanten Unterschiede in der Störhäufigkeit zwischen den aus Hannover oder vor Ort bedienten Stellwerken erkennen. Bezogen auf die Anzahl der Stelleinheiten sind die Störungen der zentral bedienten gegenüber den örtlich bedienten Stellwerken moderat geringer ausgeprägt. Für das Jahr 2020 liegen folgende Daten vor:

- Störungen zentral gesteuert: 0,7 Störungen je Stelleinheit*,
- Störungen regional gesteuert: 1,0 Störungen je Stelleinheit.

*Die Stelleinheiten subsumieren Signale (Vor-, Haupt- und Lichtsperrsignale) sowie Weichenantriebe und Gleisfreimeldeanlagen.

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?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG gibt es die folgende Anzahl von Stellwerken:

Bauart	Bundesweit	Schleswig-Holstein
mechanische Stellwerke	595	12
elektromechanische Stellwerke	271	3
Drucktastenstellwerke	1227	33
Elektronische Stellwerke (ESTW)	326	19
Sonstige Bauformen	71	1
Summe	2490	68

Quelle: DB AG

Die DB AG investiert gemeinsam mit dem Bund in die Eisenbahninfrastruktur. Für das Jahr 2021 stehen 12,7 Mrd. Euro zur Verfügung; hiervon wird ein Teil für moderne und robuste Leit- und Sicherungstechnik und digitale Stellwerke verwendet. Jeder dritte Streckenkilometer im Schienennetz der DB AG wird heute bereits von elektronischen Stellwerken gesteuert. Die Funktionen der digitalen Stellwerkstechnik ermöglichen bei einem Ausfall eines Zentralrechners

die Übernahme durch einen anderen adäquaten Zentralrechner von einem anderen Standort (Backup).

9. Wie viele Bahnübergänge gibt es in Schleswig-Holstein unterschieden nach beschränkt, unbeschränkt, aber technisch gesichert und technisch nicht gesichert?

Nach Auskunft der DB AG betreibt die DB Netz AG in Schleswig-Holstein 875 Bahnübergänge. Von diesen verfügen 518 Bahnübergänge über eine technische Sicherung, 357 Bahnübergänge sind nicht technisch gesichert. Von den 518 technisch gesicherten Bahnübergängen verfügen 481 Bahnübergänge über Halbschranken oder Schranken, 37 Bahnübergänge sind mit Lichtzeichen bzw. Blinklichtern ohne Halbschranken/Schranken 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)?

Angelegenheiten privater Anschlussgleise (Gleisanschlüsse) fallen in die Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung liegen deshalb keine Angaben dazu vor, wie viele der in Schleswig-Holstein vorhandenen Anschlussgleise jeweils gewidmet, abgebaut, stillgelegt oder in Betrieb sind. Nach Auskunft der DB AG sind in Schleswig-Holstein aktuell 67 Anschlussgleise mit Anschluss an die DB Netz AG vorhanden. Davon sind 63 Anschlussgleise betriebsbereit. Ob diese tatsächlich genutzt werden, fällt in die unternehmerische Entscheidung der anschließenden Unternehmen. Die Bundesregierung erhebt dazu keine Angaben.

Die Betriebsstellen mit Anschlussgleisen können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Betriebsstelle	Status
Aumühle	Anschlussvertrag vorhanden
Bad Segeberg	Anschlussvertrag vorhanden
Bad Oldesloe	Anschlussvertrag gekündigt
Brunsbüttel	Anschlussvertrag vorhanden
Brunsbüttel	Anschlussvertrag vorhanden
Brunsbüttel Nord	Anschlussvertrag vorhanden
Brunsbüttel Ost (Awanst)	Anschlussvertrag vorhanden
Burg/Fehmarn	Anschlussvertrag vorhanden
Elmshorn	Anschlussvertrag vorhanden
Eutin	Anschlussvertrag vorhanden
Fahrenkrug	Anschlussvertrag vorhanden
Flensburg	Anschlussvertrag vorhanden
Flensburg	Anschlussvertrag vorhanden
Flensburg Süd (Strecke Flensburg-Padborg)	Anschlussvertrag vorhanden
Flensburg Weiche	Anschlussvertrag vorhanden
Flensburg (Alter Bahnhof)	Anschlussvertrag gekündigt
Hemmingstedt	Anschlussvertrag vorhanden
Husum	Anschlussvertrag vorhanden
Husum	Anschlussvertrag vorhanden
Husum	Anschlussvertrag vorhanden
Itzehoe	Anschlussvertrag vorhanden

Betriebsstelle	Status
Itzehoe Ahlsen	Anschlussvertrag vorhanden
Jübek	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel /Bollhörnkai	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel Hbf Abzw Ss	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel Hbf Ko	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel Hbf Ko	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel Hbf Ks	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel-Hassee	Anschlussvertrag vorhanden
Kiel-Wellsee (Awanst)	Anschlussvertrag vorhanden
Kudensee (Awanst)	Anschlussvertrag vorhanden
Lauenburg (Elbe)	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck Hbf	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck Skandinavienkai	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Dänischburg	Anschlussvertrag vorhanden
Lübecker Uferbahn	Anschlussvertrag vorhanden
Lübecker Uferbahn	Anschlussvertrag vorhanden
Lübeck-Schlutup	Anschlussvertrag vorhanden
Meimersdorf	Anschlussvertrag vorhanden
Neumünster	Anschlussvertrag vorhanden
Neumünster	Anschlussvertrag vorhanden
Neumünster	Anschlussvertrag vorhanden
Neumünster	Anschlussvertrag vorhanden
Neumünster	Anschlussvertrag vorhanden
Neuwittenbek	Anschlussvertrag vorhanden
Niebüll	Anschlussvertrag vorhanden
Niebüll	Anschlussvertrag vorhanden
Niebüll	Anschlussvertrag vorhanden
Ohrstedt	Anschlussvertrag vorhanden
Osterrönfeld	Anschlussvertrag gekündigt
Puttgarden	Anschlussvertrag vorhanden
Rendsburg	Anschlussvertrag vorhanden
Schuby	Anschlussvertrag vorhanden
St Margarethen (Holstein)	Anschlussvertrag vorhanden
Suchsdorf	Anschlussvertrag vorhanden
Suchsdorf	Anschlussvertrag vorhanden
Süderbrarup	Anschlussvertrag vorhanden
Tornesch	Anschlussvertrag vorhanden
Tornesch	Anschlussvertrag gekündigt
Westerland (Sylt)	Anschlussvertrag vorhanden
Westerland (Sylt)	Anschlussvertrag vorhanden
Westerland (Sylt)	Anschlussvertrag vorhanden
Westerland (Sylt)	Anschlussvertrag vorhanden

Quelle: DB AG

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-holstein/zu-wenig-zuege-in-sh-fahren-mit-strom-id18273346.html>)?

Nach Auskunft der DB AG war bis 1990 aufgrund der Lage Schleswig-Holsteins zwischen Dänemark, Nordsee, Ostsee und der DDR nur wenig SGV und SPFV im Vergleich zu den zentraler gelegenen Bundesländern zu verzeichnen. Zudem war das Land vor allem landwirtschaftlich geprägt und hatte daher ein nur geringes Quellaufkommen im SGV. Dies änderte sich mit dem Bau der Eisenbahnverbindung über den Großen Belt, die zu einer attraktiveren Güterverkehrsroutenach Skandinavien via Flensburg führte und ein wichtiger Auslöser der Elektrifizierung zwischen Hamburg und Padborg war.

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>)?

Nach Auskunft der DB AG haben die Planungen zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Niebüll – Klanxbüll beim Vorhabenträger DB Netz AG begonnen. Sie werden eine mögliche spätere Elektrifizierung der Strecke beachten.

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?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG müssen für einen Planungsbeginn noch die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Im Rahmen der Planungen werden dann die umliegenden auf das Projekt ggf. Einfluss nehmenden Sachverhalte zu berücksichtigen sein.

14. Für welche Strecken oder Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zur Elektrifizierung?
19. Für welche Strecken oder Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zum zweigleisigen Ausbau?

Die Fragen 14 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) verwiesen. Details können dem Projektinformationssystem (PRINS) entnommen werden (abrufbar unter: www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html).

15. Aus welchem Grund ist die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe–Westerland nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden?

Diese Maßnahme wurde für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet und in mehreren Varianten im Zuge der ersten Bewertungsphase untersucht. Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPFV auf der Ausbaustrecke, können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt konnte daher nicht in den BVWP aufgenommen werden.

16. Sieht die Bundesregierung bei der Elektrifizierung des Schienennetzes eine Möglichkeit, Regionen mit historisch bedingter Benachteiligung gezielt zu fördern?

Ja, im Rahmen der gesetzlichen Regelungen.

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?

Folgende Strecken in Schleswig-Holstein wurden für das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet:

- Neumünster – Bad Oldesloe,
- (Hamburg Hbf –) Itzehoe – Heide – Westerland – (in Verbindung mit Niebüll – Süderlügum – Bundesgrenze D/DK),
- Kiel Hbf – Bad Schwartau – Waldhalle (– Lübeck Hbf),
- (Hamburg Hbf – Itzehoe –) Wilster – Heide,
- Kiel Hbf – Flensburg,
- Wilster – Brunsbüttel und
- Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen (in Verbindung mit Neumünster – Kaltenkirchen).

Im Rahmen der Untersuchung zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ konnte für die o. g. Strecken keine wirtschaftliche Elektrifizierung abgeleitet werden. Der Endbericht zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ kann dem folgendem Link entnommen werden: <http://bmvigsb7preview.init-ag.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>.

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?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Reaktivierungsmaßnahmen waren nicht Gegenstand der Untersuchung im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“. Ein Vorauswahlkriterium für die Projektvorschläge im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ war u. a., dass die vorgeschlagene Strecke derzeit bereits vom SGV genutzt (Mindestgröße vier Zugpaare pro Tag) wird.

20. Für welche Stationen in Schleswig-Holstein sieht die Bundesregierung einen Bedarf zum Ausbau zu einem Kreuzungsbahnhof?

Nach Auskunft der DB AG erarbeitet sie gemeinsam mit der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) als zuständigen Aufgabenträger ein neues Fahrplankonzept unter dem Titel „Planfall 2030“ für den SPNV unter Berücksichtigung der übrigen Verkehre in Schleswig-Holstein. Zur Umsetzung der potentiellen Verkehrskonzepte wird die erforderliche Infrastruktur planerisch bemessen. Dabei kann z. B. auf eingleisigen Strecken bzw. Streckenabschnitten eine Errichtung von neuen Kreuzungsbahnhöfen erforderlich sein.

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?

Die Fragen 21 bis 22b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Soll-Infrastruktur in Verzahnung mit der Bestandsinfrastruktur für das Vorhaben S4 Ost ausreichend dimensioniert und lässt eine gut ausgeprägte Betriebsqualität erwarten. In die Bemessung der Soll-Infrastruktur sind neben dem SGV aus der Fehmarnbelt-Querung (FBQ) auch moderate Steigerungen im Schienenpersonenverkehr eingeflossen. Der derzeitige Güterzuganteil auf dem Streckenabschnitt Neumünster – Bad Oldesloe spielt eine untergeordnete Rolle und hat somit nur einen marginalen Einfluss auf die Verkehre zwischen Bad Oldesloe und Hamburg.

Bei Implementierung einer weiteren, stündlich verkehrenden Nahverkehrslinie zwischen Bad Oldesloe und Hamburg zum bestehenden Taktsystem zwischen Hamburg und Lübeck sowie nach Inbetriebnahme der S4 Ost verkehrenden S-Bahnverkehren zwischen Bad Oldesloe und Hamburg wäre deren genaue zeitliche Lage in Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern für den gesamten Streckenabschnitt unter Einbindung der Knoten zu definieren. Vorher ist eine Beantwortung daher nicht möglich.

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?

Nach Auskunft der DB AG beziehen sich folgende Angaben auf die Umsetzung eines Bescheides und nicht auf das Jahr, in welchem ein Bescheid erlassen wurde:

- Flensburg-Weiche – Flensburg Hafen Strecke 1002: Betriebspflicht 2015 erloschen,
- Flensburg-Weiche – Risum-Lindholm Strecke 1001: stillgelegt seit 1999,
- Heide – Karolinenkoog Strecke 1207: stillgelegt seit 1968,
- St. Michaelisdonn – Marne – Friedrichskoog Strecke 1216/1217: stillgelegt seit 1994,
- St Michaelisdonn – Brunsbüttel Strecke 1215: im Güterverkehr bis Anschluss Condea betrieben,
- Brunsbüttel – Wilster Strecke 1214: im Güterverkehr betrieben,
- vvvWrist – Itzehoe – Itzehoe – Kellinghusen Strecke 1221: stillgelegt 1994/1995, Wrist-Kellinghusen stillgelegt 1996. Planum/Flächen gehören der DB Netz AG, Planungen zur Reaktivierung laufen. Letzter Abschnitt in Kellinghusen ist verkauft und freigestellt.
- Neumünster – Ascheberg Strecke 1041: stillgelegt 1995,
- Bad Malente Gremsmühlen – Lütjenburg Strecke 1112: stillgelegt 1996/2000,
- Eutin – Neustadt Str.1023: stillgelegt 1984, Entwidmung für den Abschnitt Neustadt – BAB 1 ist erfolgt und
- Lübeck – Lübeck-Schlutup Strecke 1131: im Güterverkehr betrieben.

Die Strecken unter c, h, n und o gehören nicht zu den Eisenbahnen des Bundes. Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

24. Wie sind die Voraussetzungen bei Streckenreaktivierungen für eine Übergabe der Strecke an das Land?

Es besteht die Möglichkeit, dass stillgelegte Bahnstrecken der DB AG an andere (landeseigene bzw. kommunale) Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgegeben werden können.

Die Konditionen (bspw. Verkauf oder Verpachtung) sind mit der DB AG zu verhandeln.

25. Wie steht die Bundesregierung zu einer Beteiligung von der DB Netz AG an einer entsprechenden Projektgesellschaft zum Wiederauf-, Aus- oder Neubau einer Strecke?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine entsprechenden Anträge vor. Solche Anträge sind nach § 65 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch die DB AG zu stellen und einzelfallbezogen zu prüfen.

26. Welches Alter und welchen Zustand haben die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal (bitte getrennt auflisten)?

Bauwerk	Baujahr	Zustand gemäß Brückenprüfung nach DIN 1076 und Richtlinien für die Erhaltung von Ingenieurbauten	Bemerkung Zustand
Eisenbahnhochbrücke Hochdonn	1920	nicht ausreichend	Die 2,2 km lange Brückenkonstruktion ist standsicher und verkehrssicher. Die Dauerhaftigkeit ist stark beeinträchtigt. Die Planungen zur Herstellung der Dauerhaftigkeit laufen; die Bauarbeiten sollen in 2022/23 beginnen und voraussichtlich zehn Jahre dauern. Bei anschließender kontinuierlicher Unterhaltung der Brückenkonstruktion und gleichbleibender Verkehrsbelastung wird derzeit von einem sicheren Betrieb von weiteren mehreren Jahrzehnten ausgegangen. Der technische Zustand des Oberbaus wird hier nicht beurteilt und ist Sache der DB AG.

Bauwerk	Baujahr	Zustand gemäß Brückenprüfung nach DIN 1076 und Richtlini- en für die Erhaltung von Ingenieurbauten	Bemerkung Zustand
Straßen- und Eisenbahnhochbrücke Grünental	1986	ausreichend	Die Brückenkonstruktion ist standsicher und verkehrssicher. Die Dauerhaftigkeit ist beeinträchtigt. Bei kontinuierlicher Unterhaltung der Brückenkonstruktion wird derzeit von einem sicheren Betrieb von weiteren mehreren Jahrzehnten ausgegangen. Der technische Zustand des Oberbaus wird hier nicht beurteilt und ist Sache der DB AG.
Eisenbahnhochbrücke Rendsburg	1913	nicht ausreichend	Die 2,5 km lange Brückenkonstruktion ist standsicher und verkehrssicher. Die Dauerhaftigkeit ist beeinträchtigt. Bei kontinuierlicher Unterhaltung der Brückenkonstruktion und gleichbleibender Verkehrsbelastung wird derzeit von einem sicheren Betrieb von weiteren mehreren Jahrzehnten ausgegangen. Der technische Zustand des Oberbaus wird hier nicht beurteilt und ist Sache der DB AG.
Straßen- und Eisenbahnhochbrücke Levensau	1894	nicht ausreichend	Ein Ersatzneubau ist vorgesehen. Die Bestandsbrücke bleibt bis zum Ersatzneubau in einem standsicheren und verkehrssicheren Zustand.

27. Welche Verkehrsbeschränkungen (Zuggewicht, Zuglänge, Geschwindigkeit) ergeben sich jeweils durch diese Brücken abweichend von der übrigen Strecke?

Nach Auskunft der DB AG ergeben sich die Geschwindigkeiten aus der folgenden Tabelle. Dabei kann die allgemeine Streckenhöchstgeschwindigkeit abweichen. Eine weitere Angleichung der Streckenklasse auf der jeweiligen Hochbrücke an die Streckenklasse der übrigen Strecke ist derzeit nicht vorgesehen.

Hochbrücke	Strecke	Strecken- klasse Strecke	Strecken- klasse Brücke	Geschwindigkeits- begrenzung auf der Brücke	Gefährte Geschwindigkei- ten rechtsseitig	Gefährte Geschwindigkei- ten linksseitig
Levensauer Hochbrücke	1020	CE	C3	90 km/h	100 km/h	110 km/h
Rendsburger Hochbrücke	1040	D4	D2 zusätzlich gilt: Begeg- nungsverbot von Güter- zügen	60 km/h	80 km/h	90 km/h

Hochbrücke	Strecke	Strecken- klasse Strecke	Strecken- klasse Brücke	Geschwindigkeits- begrenzung auf der Brücke	Gefährere Geschwindigkei- ten rechtsseitig	Gefährere Geschwindigkei- ten linksseitig
Grüntaler Hochbrücke	1042	CE	CE	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Hochbrücke Hochdonn	1210	D4	D2 zusätzlich gilt: Grenz- last 588,5 t auf 107m Länge bei eingleisigem Betrieb	80 km/h	130 km/h	140 km/h

Quelle: DB AG

28. Wie hoch ist der jährliche Instandhaltungsaufwand jeweils für die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal?

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist nur für das Brückenbauwerk, nicht aber für den Gleisoberbau auf den Eisenbahn- bzw. kombinierten Eisenbahn- und Straßenhochbrücken zuständig. Die jährlichen Instandhaltungsausgaben für die Brückenbauwerke ohne Personalkosten, ohne Kosten der DB-Gleisanlage und ohne Kosten für die im Auftrag der DB AG durchgeführte Verstärkung der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg für höhere verkehrliche Nutzbarkeiten (Zuglänge, Zuggesamtwicht, Begegnungsmöglichkeiten) ergeben circa 4,4 Mio. Euro.

29. Ist mit einer Erhöhung der Kosten oder mit einer Verringerung der Leistungsfähigkeit (Zuggewicht, Zuglänge, Geschwindigkeit) aufgrund des Alters zukünftig zu rechnen?

Unter der Voraussetzung kontinuierlicher Unterhaltung der Brückenbauwerke wird aktuell nicht von einer zukünftig verringerten Leistungsfähigkeit ausgegangen. Da in der zurückliegenden Dekade zu großen Anteilen Verstärkungsmaßnahmen an der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg im Auftrag und auf Rechnung der DB AG (im Rahmen der gemeinsamen Maßnahme zur Grundinstandsetzung und Verstärkung der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg für höhere verkehrliche Nutzbarkeiten) durchgeführt wurden, ist infolge des dadurch entstandenen Instandhaltungszustand von einer Erhöhung der Instandhaltungsausgaben auf rund 10 Mio. Euro pro Jahr auszugehen.

30. Welche Kostensätze werden von der DB Netz AG für den Anschluss von neuen Strecken an das Netz angesetzt?

Nach Auskunft der DB AG werden für die durchzuführenden Untersuchungen Erkenntnisse aus dem internen Kostenkennwertekatalog der DB AG verwendet. Diese Kostensätze werden projektindividuell auf die örtlichen Gegebenheiten (Dammlage, Untergrund usw.) angepasst.

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?
- Wie wird dieses Problem in Bargtheide gelöst werden?
 - Wie ist das im Hinblick auf das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen rechtlich zu bewerten?

Die Fragen 31 bis 31b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden bei Stationen, die an durchgehenden TEN-Strecken (Strecken des Transeuropäischen Netzes) liegen, Bahnsteighöhen bis 76 cm gebaut. Grund hierfür ist, dass dem SGV mit Lademaßüberschreitung eine konfliktfreie Durchfahrt gewährleistet werden muss. Der zukünftige S-Bahn Halt Kupfermühle liegt an der TEN Strecke 1120. Um trotzdem einen barrierefreien Ein- und Ausstieg an dem Haltepunkt Kupfermühle sicherzustellen, sieht die S-Bahn Hamburg mobile Einstiegshilfen (-rampen) vor, die durch den Triebfahrzeugführer bedient werden. Die Einstiegshilfen werden auf den Bahnsteigen im vorderen Zugdrittel vorgehalten. Dieses Vorgehen gibt es bereits auf der Strecke Neugraben-Stade im Hamburger S-Bahn-Netz und hat sich dort als bewährtes Mittel gezeigt.

Der Hausbahnsteig in Bargtheide liegt ebenfalls an der durchgehenden TEN-Strecke und wird daher mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm gebaut und mit mobilen Einstiegshilfen (-rampen) ausgestattet.

Die gesetzlichen Vorgaben über die Barrierefreiheit (§ 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Vorgaben der europäischen Verordnung (EU) Nummer 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) sowie die diesbezüglichen Vorgaben aus der Richtlinie 81302 und dem dritten Programm der DB AG zur Barrierefreiheit werden eingehalten.

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?

Die Bundesregierung setzt sich in den Gremien auf EU-Ebene für die Weiterentwicklung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein. Der Bund finanziert Investitionen in die Infrastruktur, die auch für barrierefreien Ausbau genutzt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/23201 verwiesen.

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?

Nach Auskunft der DB AG gehört die sogenannte Jütlandroute (Hamburg – Flensburg) zum Scan-Med-Korridor der europäischen Schienengüterverkehrskorridore. Ziel der DB AG ist es, den Korridor Padborg – Flensburg – Maschen

bis 2030 mit ETCS auszurüsten und in diesem Zusammenhang leistungsfähiger zu gestalten. Darüber hinaus sind weitere punktuelle Optimierungen u. a. durch Geschwindigkeitsanhebungen sowie bestandserhaltende Maßnahmen, wie z. B. an und auf der Rendsburger Hochbrücke geplant.

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)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

Anlage

Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Stand: März 2021

PFA (alte Bez.)	PFA (neue Bez.)	Eingang Antrag im EBA	Eingang letzte Überarbeitung der Planunterlagen durch VHT	Versand an Anhöhrungsbehörde	Auslegung der Planunterlagen	Bemerkung	Bemerkung
Lübeck		30.11.2020	Unbestimmt	Unbestimmt	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH
1	(1.1)	17.12.2018				Verfahren (alt) auf Antrag der VHT mit Entscheidung vom 11.01.2021 eingestellt.	Antrag (neu) liegt noch nicht vor. Anhörung durch EBA
	(1.2)					Verfahren auf Antrag der VHT mit Entscheidung vom 21.01.2021 eingestellt.	Antrag (neu) liegt noch nicht vor. Anhörung durch EBA
2		04.04.2019					Antrag (neu) liegt noch nicht vor. Anhörung durch EBA
3		09.05.2019	19.11.2020	14.12.2020	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH
4		04.04.2019	25.05.2020	13.08.2020	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH
5.1		26.11.2018	28.09.2020	04.12.2020	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH
5.2		22.05.2019	30.11.2020	18.12.2020	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH
6		10.04.2018	20.03.2019	26.03.2019	1. Ausl.: 24.08.2020 2. Ausl.: unbestimmt		Anhörung durch Land SH

Neubau S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe, Stand: März 2021

PFA	Eingang Antrag im EBA	Eingang letzte Überarbeitung der Planunterlagen durch VHT	Versand an Anhöhrungsbehörde	Auslegung der Planunterlagen	Abschlussbericht der Anhöhrungsbehörde	Bemerkung
1	09.08.2016	16.05.2017	16.05.2017	Nicht bekannt	03.08.2018	Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2020
2	29.09.2017	18.04.2019	05.09.2019	1. Ausl.: 08.11.2019 2. Ausl.: 18.02.2020	Unbestimmt	Anhörung durch Land SH
3	27.07.2017	02.06.2020	02.06.2020	Unbestimmt		Anhörung durch Land SH

