Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT leren van Schleswig - Holstein in casus Wunderline, Nedersaksenlijn, Zwolle - Münster

Datum: vrijdag 19 maart 2021 15:50:01

Bijlagen: schleswig-holstein.de - Medieninformationen - Bund fördert keine Strecke aus dem Programm _Elektrische Güterbahnen_.pdf Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster Ascheberg.pdf
19-061_03-21VALandtagSH17032021.pdf
umdruck-19-05533GutachtenschienelandSH.pdf
Große Pläne für das Bahnnetz im Lande.pdf
Mitte-Deutschland-Verbindung_ Freistaat Thüringen und die Deutsche Bahn schließen Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung des zweigleisigen Ausbaus von Weimar–Gera–Gößnitz _ Deutsche Bahn AG.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

In de Lübecker nachrichten stond op 17 maart 2021 het volgende artikel: https://www.ln-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Fahren-Zuege-bald-zweigleisig-von-Bad-Oldesloe-nach-Neumuenster

In dit artikel werd naar het volgende verwezen: https://www.landtag.ltsh.de/nachrichten/21_03_17_wirtschaftsausschuss_schienenverkehrskonzept/

In de Staten van Groningen staat het laatste formele besluit over fase 1 van het project Wunderline in de komende weken op de agenda. In Schleswig - Holstein is de keuze op grootschalige elektrificatie gevallen van het dieselspoor en meteen ook voor forse uitbreiding van capaciteit door verdubbeling van het spoor. Aangezien Schleswig - Holstein vergelijkbaar is qua de noordoostelijke provincies van Nederland. Daar is waterstof aangedreven treinen gezien de positie van deze lijnen in het (inter)nationale netwerk expliciet geen thema. Binnen TEN-T spreekt men dus van interoperabiliteit van de railvoertuigen.

Voor de vervolgstappen voor het project Wunderline zullen er dus aanvullende kaders gemaakt moeten worden. Ook zaken die nu nog niet eens in het politiek 'Programma van Eisen' staan. Een ander deelstaat in Duitsland THüringen lopen vergelijkbare plannen. Ook daar is spoorverdubbeling en elektrificatie de norm om de investering ook aantrekkelijk voor andere gebruikers te maken die het dan als alternatieve route gebruiken kunnen.

Hoop dat u deze informatie nuttig gebruikt.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Bund fördert keine Strecke aus dem Programm "Elektrische Güterbahnen"

Verwandte Themen:

- Bus und Bahn (ÖPNV)

Buchholz: "Bewertungskriterien des Bundes nicht nachvollziehbar"

Datum 03.03.2021
KIEL. Mit scharfer Kritik hat Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz auf die Entscheidung des Bundes reagiert, im Rahmen seines Förderprogramms "Elektrische Güterbahnen" keine Strecke in Schleswig-Holstein zu berücksichtigen. "Selbst die so wichtige Ausweichstrecke zwischen Neumünster und Bad Oldesloe ist durch den Rost gefallen, weil angeblich die so genannte Streckenklasse nicht ausreichend ist", sagte Buchholz heute (3. März) in Kiel. Dies könne und dürfe aber nicht das ausschlaggebende Kriterium sein, zumal die Strecke sämtliche anderen Kriterien problemlos erfülle.

"Ein schweres Versäumnis sehe ich auch darin, dass der Bund die Länder über die Auswahlkriterien nicht vorab informiert hat", so der Minister. Damit werde es weiterhin keine effektive Ausweichstrecke für das Nadelöhr Elmshorn – Hamburg geben. Buchholz: "Was das bedeutet, hat man zuletzt im letzten Sommer gesehen, als nach der Entgleisung eines Bauzugs die Strecke Elmshorn – Hamburg mehrere Tage gesperrt und der Schienengüterverkehr nach Skandinavien erheblich beeinträchtigt war."

Wie Buchholz weiter sagte, sei ihm auch unverständlich, warum das ausschlaggebende Gutachten zwar schon im Oktober letzten Jahres vorgelegen habe, die Länder aber erst jetzt davon erfahren. "Wir hätten uns eine frühzeitigere Einbindung in die Entscheidungsfindung des Bundes gewünscht – und werden weiter für die Förderung von Strecken aus diesem Programm kämpfen."

Das Verkehrsministerium hatte die Strecken Itzehoe – Niebüll – Tondern, Neumünster – Bad Oldesloe sowie Kiel – Bad Schwartau – Lübeck für das Programm angemeldet. Dabei wurde es bei der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe auch von Hamburg unterstützt.

Nach der Entscheidung des Bundes steht an erster Stelle bei den Förderungen die Bahnstrecke Neuburxdorf - Mühlberg in Brandenburg, die nach Angaben des Gutachtens in einem Kieswerk endet und daher hauptsächlich einem Unternehmen Vorteile verschafft.

Alle Medien-Informationen direkt erhalten?

RS S Abonnieren Sie hier unseren Newsfeed.

Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg

Einschätzung zur Standardisierten Bewertung

Auf der knapp 26 Kilometer langen Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg wurde der Personenverkehr im Jahr 1985 eingestellt, der Güterverkehr folgte 1995. Im Hinblick auf die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Landes Schleswig-Holstein wird angestrebt, das SPNV-Angebot im Land auszubauen. Hierfür kommt auch die Reaktivierung von Bahnstrecken in Betracht.

Ausgehend von der Stadt Neumünster, einem wichtigen Verkehrsknoten und mit knapp 80.000 Einwohnern viertgrößte Stadt in Schleswig-Holstein, führt die Strecke über Wankendorf nach Ascheberg im Naturpark Holsteinische Schweiz, wo sie auf die Bahnstrecke von Kiel nach Lübeck trifft, über die im weiteren Verlauf unter anderen die Stadt Plön erreicht werden kann.

Gegenwärtig wird die regionale Verkehrsbedienung durch die Buslinie 360 der Verkehrsbetriebe Kreis Plön mit siebzehn Fahrtenpaaren werktags und einem reduzierten Angebot am Wochenende sichergestellt.

Nachdem Bemühungen der DB AG scheiterten, die Streckeninfrastruktur von Bahnbetriebszwecken freistellen zu lassen und inzwischen eine Reaktivierung in der Region mehrheitlich befürwortet wird, wurde die Strecke wieder in den landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) aufgenommen und in den Infrastruktursicherungsvertrag integriert.

Im Jahr 2010 wurde durch einen lokalen Verein eine Studie zum Erhalt der Bahnstrecke erstellt. Ein Ergebnis dieser Studie war, dass sich die Streckeninfrastruktur, auf welcher zum Teil auch Draisinenverkehr stattfindet, in einem durchaus guten Zustand befindet. Allerdings sind einige Brückenbauwerke und Bahnübergänge zwischenzeitlich zurückgebaut worden. Nachfrageseitig wurde neben einem regulären Verkehr auch ein touristischer Verkehr betrachtet, jedoch mit einem nicht-standardisierten Verfahren und mit nicht ganz eindeutigen Ergebnissen.

KCW hat nun eine neue Abschätzung auf Basis eines attraktiven Betriebskonzeptes sowie der Methodik der Standardisierten Bewertung durchgeführt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass im Rahmen einer neuen Untersuchung durchaus Potential dafür besteht, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden kann, der die Kosten übersteigt. Im Folgenden sollen kurz die jeweiligen Nutzen- und Kostenkomponenten skizziert werden.

1. Betriebskonzept und Infrastruktur

Die wichtigste Randbedingung zum Betriebskonzept besteht darin, dass es möglich sein sollte, dass ein Pendelverkehr im Stundentakt mit einem Fahrzeugumlauf durchgeführt wird. Zwar sollte hierfür der Streckenausbau für eine Geschwindigkeit von 80 km/h bis 100 km/h erfolgen, damit je Richtung eine Fahrzeit von deutlich unter 30 Minuten möglich wird. Andererseits kann somit auf einen kostspieligen Begegnungsbahnhof verzichtet werden und es muss nur ein Fahrzeug mit einem Fahrzeugführer gleichzeitig eingesetzt werden.

Für den Mitfall sind zwei Varianten zu prüfen. Der Betrieb soll jeweils täglich zwischen 5 und 24 Uhr im Stundentakt durchgeführt werden (am Wochenende ggf. mit Einschränkungen).

1) **Pendelverkehr Neumünster – Ascheberg**
   - Streckenausbau für 80 km/h erforderlich
   - Keine sicherungstechnische Einbindung in den Bahnhof Ascheberg (damit keine Durchfahrten nach Plön möglich)
   - Anschluss in Ascheberg von und nach Plön (weiter nach Lübeck)
2) **Pendelverkehr Neumünster – Plön**
   - Streckenausbau für 100 km/h erforderlich
   - Infrastrukturanschluss in Ascheberg notwendig
   - Anschluss in Plön von und nach Lübeck

Es gelten die nachfolgend skizzierten Prinzipfahrpläne, wobei es noch um Verschiebungen von ein bis zwei Minuten in Abhängigkeit der Fahrlagen der Züge Kiel – Lübeck kommen kann.

1)		2)				2)	1)	
x:05		x:32	↓	Neumünster	↑	x:26		x:53
x:12		x:38	↓	Schillsdorf	↑	x:20		x:46
x:18	v. Kiel	x:43	↓	Wankendorf	↑	x:15	n. Kiel	x:40
x:27	x:38	x:51	↓	Ascheberg	↑	x:07	x:22	x:31
	x:44	x:57	↓	Plön	↑	x:01	x:16	

In Variante 1 bestehen in Neumünster keine kurzen Taktanschlüsse zu anderen Zügen. Bei Variante 2 sind die Züge in den Taktknoten Neumünster zur Minute 30 eingebunden. Somit bestünden Umsteigemöglichkeiten von und nach Heide/Hohenwestedt, Flensburg/Rendsburg, Bad Oldesloe, Kiel und Kaltenkirchen (AKN).

Neumünster wird im Rahmen des Deutschlandtakts oder ggf. früher ein vollständiger 30er-Knoten. Der Anschluss von und nach Hamburg wird daher künftig mit attraktiven Umsteigezeiten ebenso möglich sein. Im derzeitigen Fahrplangefüge würden Anschlüsse von und nach Hamburg knapp verfehlt.

Im Ohnefall gilt der Fahrplan der bestehenden Buslinie, wofür bei einer Fahrzeit zwischen Neumünster und Plön von etwas über 60 Minuten drei Umläufe nötig sind.

Eine Abschätzung zu den für den vorgesehenen Betrieb nötigen Investitionen in die Streckeninfrastruktur wurde im Jahr 2017 durch die Firma BVS Rödel & Pachan erstellt. Dabei wurde eine umfangreiche Bestandsdokumentation durchgeführt und auf dieser Grundlage anschließend eine Kostenschätzung auf Basis von marktüblichen NE-Standards erstellt. Für beide Varianten ergeben sich die nachfolgenden Kosten:

	1)	2)
Investition Infrastruktur	35,84 Mio. €	40,24 Mio. €

2. Nachfrageschätzung

Die zukünftige Nachfrage auf der Bahnstrecke speist sich aus den bisherigen ÖPNV-Nutzern (Busverkehr), verlagerten Pkw-Fahrten und induziertem Verkehr, also Fahrten, die ohne das neue Angebot nicht oder zu einem anderen Ziel stattgefunden hätten.

Grundlagen zur Nachfrageermittlung sind die erschlossenen Einwohner, gemeindescharfen Pendlerverflechtungen, Schülerströme und Abschätzungen zum Freizeitverkehr. Aufbauend auf den Ergebnissen des Gutachtens von GVS aus dem Jahr 2010 wurde die Nachfrage gemäß der Methodik der Standardisierten Bewertung prognostiziert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die tägliche Querschnittsbelastung der Bahnstrecke, abschnittsbezogen für beide Varianten des Mitfalls (der Wert für Ascheberg – Plön bezieht sich nicht auf die dort bereits verkehrenden Züge, sondern lediglich auf die durch die Reaktivierung hinzugewonnenen und verlagerten Fahrgäste).

	1)	**2)**
Neumünster – Schillsdorf	710	867
Schillsdorf – Wankendorf	575	733
Wankendorf – Ascheberg	335	482
Ascheberg – Plön	241	380

Auf den ersten Blick ist gut zu erkennen, dass die Nachfrage von Fahrgästen, die nach Plön oder darüber hinaus reisen möchten, nach Osten hin zunimmt, aber im Falle eines Umsteigezwanges um ca. ein Drittel niedriger ist (241 vs. 380).

Im stärksten Querschnitt zwischen Neumünster und Schillsdorf wären dabei in Variante 1 von 710 Fahrten in 449 Fahrten vom MIV verlagert (63 %) und 73 Fahrten induzierter Verkehr (10 %). In Variante 2 wären von 867 Fahrten 560 Fahrten vom MIV verlagert (65 %) und 110 Fahrten induzierter Verkehr (12 %).

Eine zunehmend gebräuchliche Größe zur Quantifizierung der Fahrgastnachfrage ist die streckenbezogene Verkehrsleistung. Sie beträgt, bezogen auf den zu reaktivierenden Abschnitt, 525 (Variante 1) bzw. 661 (Variante 2) Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge.

Weiträumige Verkehrsströme, die mit Umstieg über Neumünster hinwegführen, sind summarisch zwar in der Prognose für den zu untersuchenden Streckenabschnitt enthalten, aber nicht auf deren Gesamtstrecke in die Berechnung eingeflossen. Der Grund hierfür ist, dass auf der Strecke Neumünster – Ascheberg kaum eine Verlagerung solcher Ströme in ausreichend großem Umfang (im Vergleich zu den regionalen Verkehrsverflechtungen) zu erwarten ist, so dass die Methodik der Standardisierten Bewertung sicher angewendet werden kann. Zwar weist die Pendlerstatistik für das Jahr 2013 beispielsweise 84 Pendler mit Wohnort Plön und Arbeitsort Hamburg aus, doch mit steigender Entfernung ist auch von einem großen Anteil derer auszugehen, die nicht täglich pendeln, sondern nur am Wochenende. Dennoch trägt eine vergleichsweise geringe Zahl von täglich 19 Fahrten von und nach Hamburg bereits mit 0,1 Prozentpunkten zum Bewertungsergebnis bei.

Die ermittelten Nachfragezahlen sind konservativ gehalten. Insbesondere im Freizeitverkehr bzw. bei Fahrten mit Fernreiseziel sind weitere Fahrgäste zu erwarten, die im angewandten Verfahren jedoch nicht abgebildet werden können.

3. Beschreibung der Nutzenkomponenten

Reisezeitnutzen

Der Anteil der Reisenden, die schon bisher auf der betrachteten Relation den Bus genutzt haben, profitiert durch die SPNV-Reaktivierung von einer starken Reisezeitverkürzung, insbesondere bei den Direktverbindungen. Die Standardisierte Bewertung sieht aktuell pro eingesparter Stunde einen Wert von 7,50 € vor, bei Schülern nur 2,00 €. Unter Berücksichtigung der Abminderungsfaktoren für kleine einzelne Reisezeitdifferenzen bis fünf Minuten ergeben sich die nachfolgend genannten Jahreswerte:

	1)	2)
Erwachsene	27.815 h	45.392 h
Schüler	7.850 h	9.571 h

Pkw-Betriebskosten, Unfall- und Schadstoffkosten

Die eingesparten Pkw-Kilometer sind die wichtigste Nutzenkomponente in der Standardisierten Bewertung, da hiervon nicht nur die eingesparten Pkw-Betriebskosten abhängen, sondern auch die gegebenenfalls vermiedenen Unfall- und Schadstoffkosten. Der monetäre Nutzen eines eingesparten Pkw-Kilometers liegt bei 0,28 € (innerorts) bzw. 0,26 € (außerorts).

	1)	2)
eingesparte Pkw-km	3.370.991 km	4.882.137 km

ÖV-Gesamtkosten

Der Saldo laufender Kosten zwischen Bahn- und Busverkehr spiegelt sich in der Standardisierten Bewertung in der Komponente „ÖV-Gesamtkosten“ wider.

- Unterhaltungskosten der Infrastruktur
  Für die jährlichen Unterhaltungskosten der ortsfesten Eisenbahn-Streckeninfrastruktur im Mitfall sind Kosten zu kalkulieren, die als je nach Art des Anlageteils differenzierte Prozentsätze vom Investitionsumfang zu kalkulieren sind, während für den Busverkehr im Ohnefall keine Unterhaltungskosten für die Infrastruktur anfallen.
- Kapitaldienst Fahrzeuge
  Der jährliche Kapitaldienst für die Fahrzeuge ergibt sich aus den angenommenen Anschaffungspreisen für ein Eisenbahnfahrzeug (Triebwagen „LINT 41“ oder ähnliches) von ca. 3,35 Mio. € bzw. drei Standard-Überlandbussen von je ca. 230.000 €. Zudem wird von einer rechnerischen Reservequote von 10 % ausgegangen.
- Unterhaltungskosten Fahrzeuge
  Die zeitabhängigen und laufleistungsabhängigen Unterhaltungskosten der Fahrzeuge ergeben sich über vorgegebene spezifische Kostensätze aus der Fahrzeugart, Fahrzeuggröße und der Laufleistung.
- Personalkosten
  Der Personalkostensatz für Fahrpersonal ist auf 28,00 €/h festgelegt und wird auf die jährlichen Personaleinsatzstunden angewendet, die auf Basis der Fahrzeugumlaufstunden überschlagen worden sind.
- Energiekosten
  Die Energiekosten ergeben sich aus einem spezifischen Kostensatz, der unter anderem von Fahrzeugtyp und Streckencharakteristik abhängt. Für den Schienenverkehr

kommt darüber hinaus auch noch ein stationshaltbezogener Anteil hinzu, um dem relativ hohen zusätzlichen Verbrauch durch Anfahrvorgänge Rechnung zu tragen.

- Es wird ein Zinssatz von 3 % unterstellt

4. Ergebnisse

Mit den dargestellten Annahmen und Prämissen wurde in einer ersten Abschätzung für beide Bedienungsvarianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung berechnet.

Variante 1) Neumünster – Ascheberg

E1 Nutzen-Kosten-Indikator

Teilindikator	Dimension	Wert	Faktor	Monetärer Wert
1) Reisezeitdifferenzen im ÖV				
> Schüler	h/a	7.850 h	2,00 €/h	15.700 €
> Erwachsene	h/a	27.815 h	7,50 €/h	208.613 €
2) Saldo der Pkw-Betriebskosten	€/a	-879.829 €	-1	879.829 €
3) Kapitaldienst ortsfeste Infra Ohnefall	€/a	0 €	1	0 €
4) Saldo der ÖV-Gesamtkosten ohne Infr	€/a	574.136 €	-1	-574.136 €
5) Saldo der Unfallschäden				
> Anzahl Tote	P/a	-0,02	-1.210.000 €	28.125 €
> Anzahl Schwerverletzte	P/a	-0,43	-87.500 €	37.615 €
> Anzahl Leichtverletzte	P/a	-4,60	-3.900 €	17.943 €
> Sachschadenskosten	€/a	-49.151 €	-1	49.151 €
6) Saldo der CO_2-Emissionen				
> des ÖV	t/a	705 t/a	-231 €	-162.860 €
> des MIV	t/a	-704 t/a	-231 €	162.553 €
7) Saldo der Emissionskosten für sonstige Schadstoffe				
> des ÖV	€/a	25.680 €	-1	-25.680 €
> des MIV	€/a	-12.254 €	-1	12.254 €
8) Saldo der Geräuschbelastung	gewEW	0 €	-56 €	0 €

Nutzen pro Jahr	649.106 €
9) Kapitaldienst ortsfeste Infra Mitfall	873.187 €
Differenz Nutzen und Kosten	-224.081 €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**0,74**

Variante 2) Neumünster – Plön

E1 Nutzen-Kosten-Indikator

Teilindikator	Dimension	Wert	Faktor	Monetärer Wert
1) Reisezeitdifferenzen im ÖV				
> Schüler	h/a	9.571 h	2,00 €/h	19.142 €
> Erwachsene	h/a	45.392 h	7,50 €/h	340.440 €
2) Saldo der Pkw-Betriebskosten	€/a	-1.274.238 €	-1	1.274.238 €
3) Kapitaldienst ortsfeste Infra Ohnefall	€/a	0 €	1	0 €
4) Saldo der ÖV-Gesamtkosten ohne Infr	€/a	776.170 €	-1	-776.170 €
5) Saldo der Unfallschäden				
> Anzahl Tote	P/a	-0,03	-1.210.000 €	38.007 €
> Anzahl Schwerverletzte	P/a	-0,56	-87.500 €	48.894 €
> Anzahl Leichtverletzte	P/a	-5,04	-3.900 €	19.660 €
> Sachschadenskosten	€/a	-67.231 €	-1	67.231 €
6) Saldo der CO_2-Emissionen				
> des ÖV	t/a	1.001 t/a	-231 €	-231.201 €
> des MIV	t/a	-1.019 t/a	-231 €	235.423 €
7) Saldo der Emissionskosten für sonstige Schadstoffe				
> des ÖV	€/a	36.456 €	-1	-36.456 €
> des MIV	€/a	-17.747 €	-1	17.747 €
8) Saldo der Geräuschbelastung	gewEW	0 €	-56 €	0 €

Nutzen pro Jahr	1.016.955 €
9) Kapitaldienst ortsfeste Infra Mitfall	991.333 €
Differenz Nutzen und Kosten	25.622 €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**1,03**

In beiden Fällen ergeben sich Werte, die nahe der Grenze der Förderfähigkeit von 1,00 liegen. Variante 2 mit einer Durchbindung der Züge von und nach Plön schneidet dabei jedoch mit einem Wert von 1,03 besser ab als Variante 1 mit einem reinen Pendelverkehr zwischen Neumünster und Ascheberg (0,74), weil der Nutzen aus der höheren Nachfragewirkung die Einsparungen bei der Infrastruktur und im Betrieb (geringere Fahrleistung) voraussichtlich übersteigt.

5. Sensitivitätsbetrachtung

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung reagiert zum Teil mit einer großen Elastizität, also sehr empfindlich, auf Änderungen der grundlegenden Prämissen. Dies soll im Folgenden anhand zweier Beispiele gezeigt werden.

Fahrzeugtyp

Zunächst soll untersucht werden, welche Auswirkungen es hat, wenn für den Bahnverkehr anstelle eines Neufahrzeuges des Typs „LINT 41“ oder ähnlich ein kleineres gebrauchtes Fahrzeug eingesetzt wird, etwa der Bauart „RegioSprinter“ oder „RegioShuttle“. Es wird davon ausgegangen, dass solch ein Fahrzeug für etwa 1,2 Mio. € angeschafft werden kann (Preisstand 2016, inklusive Aufwendungen für Redesign), allerdings reduziere sich die Nutzungsdauer von 30 Jahren auf 10 Jahre. Aufgrund der geringeren Fahrzeuggröße ist allerdings auch von niedrigeren absoluten Kosten im Fahrzeugunterhalt und beim Energieverbrauch auszugehen. Im Ergebnis zeigt sich am Beispiel von Variante 2, dass hierdurch der jährliche Nutzensaldo von 1.016.955 € auf 1.103.943 € erhöht werden kann, so dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis von **1,01** auf **1,11** steigt.

Infrastruktur

Es soll auch die Frage gestellt werden, inwieweit sich Änderungen an den üblicherweise nicht ganz einfach abschätzbaren Infrastrukturinvestitionskosten auf das Ergebnis auswirken. Auf Basis von Variante 2 (mit ursprünglicher Fahrzeugkonfiguration) wird geprüft, wie das Ergebnis variiert, wenn der mit 40,2 Mio. € veranschlagte Investitionsumfang um 10 % über- oder unterschritten wird, wodurch sich nicht nur der jährliche Kapitaldienst für die Infrastruktur ändert, sondern auch die Unterhaltungskosten der Infrastruktur. Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse:

	+ 10 %	**+/- 0**	**- 10 %**
Nutzen pro Jahr	857.822 €	1.016.955	1.064.262 €
Kapitaldienst Infrastruktur p.a.	1.098.303 €	991.333 €	905.358 €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,87	1,03	1,18

Schon geringere Abweichungen bei den Infrastrukturinvestitionen können also bei sonst gleichen Rahmenbedingungen große Auswirkungen auf das Ergebnis haben.

6. Fazit

Die Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg spielt als überregionale Verbindung keine besondere Rolle, da sie tangential zur Landeshauptstadt Kiel verläuft. Die Verbindung zwischen Neumünster und Lübeck ist mit einer Reisezeit von ca. 70 Minuten weiterhin schneller über die Strecke Neumünster – Bad Oldesloe möglich, da die Umsteigezeit in Ascheberg bzw. Plön systembedingt nicht weiter gekürzt werden kann.

Trotzdem ist auch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken zur regionalen Erschließung als langfristiger Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität zu verstehen und volkswirtschaftlich sinnvoll durchführbar, sofern ein schlankes Betriebskonzept und ein maßvoller Infrastrukturausbau möglich sind.

KCW empfiehlt daher, unter Ausnutzung aller Möglichkeiten, die das Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs bietet, eine detaillierte Untersuchung durchzuführen, da voraussichtlich gute Aussichten bestehen, einen Nutzenüberschuss in förderfähiger Höhe zu erreichen.

SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
LANDTAG

Wirtschaftsausschuss
Der Vorsitzende

Kiel, 18. März 2021
Landeshaus
Tel. (0431) 988 1141
(0431) 988 1171
Fax (0431) 988 610 1180
Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

K u r z b e r i c h t

über die 61. Sitzung des **Wirtschaftsausschusses**

am Mittwoch, dem 17. März 2021, 10:00 Uhr
als Videokonferenz

Beginn: 10:00 Uhr

1. Vorstellung des Gutachtens Optimierung des Schienenverkehrs Schleswig-Holstein (OdeS)

Der Wirtschaftsausschuss ließ sich auf der Grundlage einer Präsentation (Umdruck 19/5533) das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs Schleswig-Holstein (OdeS) vorstellen. Hieran schloss sich eine umfangreiche Aussprache an.

2. a) Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen
Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 19/1243

Deutliche Verbesserungen für alle Menschen im SPNV in Schleswig-Holstein
Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
Drucksache 19/1335

b) Stärkung des SPNV mit einer Regio-S-Bahn für Lübeck und das Umland
Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 19/281

Schienenknoten Lübeck optimieren - Neues Konzept für die Bäderbahntrasse entwickeln
Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN und FDP
Drucksache 19/339

Die Ausschussmitglieder kamen überein, ihre Beratungen zu den Vorlagen nach Auswertung des OdeS-Gutachtens fortzusetzen.

3. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
Umdruck 19/5478

Die Landesregierung berichtete auf Antrag von Abg. Vogel über den aktuellen Sachstand der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand. Hieran schloss sich eine Aussprache an.

4. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zu den Wirtschaftshilfen

Der Ausschuss nahm einen Bericht des Wirtschaftsministeriums zum aktuellen Sachstand zu den Wirtschaftshilfen mit den Schwerpunkten aktueller Stand der Auszahlungen der Wirtschaftshilfen, vorrübergehender Stopp der Auszahlung aufgrund von Betrugsvorwürfen und neuer Härtefallfonds der Bundesregierung entgegen. Auch hieran schloss sich eine Aussprache an.

5. Bericht der Landesregierung zu einer Öffnungsperspektive für die Tourismusbranche in den Osterferien
Antrag der Abg. Regina Poersch und Thomas Hölck (SPD)
Umdruck 19/5480

Die Landesregierung berichtete auf Antrag der Abg. Poersch und Hölck außerdem über die Öffnungsperspektive für die Tourismusbranche in den Osterferien. Auch hieran schloss sich eine ausführliche Aussprache an.

6. Bericht der Landesregierung zu übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der A 7: Ersatzneubau Rader Hochbrücke
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
Umdruck 19/5479

Auf Antrag von Abg. Vogel berichtete das Wirtschaftsministerium zu übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der A 7: Ersatzneubau Rader Hochbrücke. Es schloss sich eine Aussprache an.

7. Tragfähige Förderstrukturen für die Volkshochschulen schaffen - Weiterbildungsgesetz reformieren
Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 19/2460

Zu der vom federführenden Bildungsausschuss in Aussicht genommenen mündlichen Anhörung bat der Wirtschaftsausschuss um nachrichtliche Einladung.

8. Gründungsgeist im Land weiter stärken
Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
Drucksache 19/2509

Die Ausschussmitglieder nahmen in Aussicht, zu der Vorlage zusätzlich zur bereits durchgeführten schriftlichen Anhörung eine mündliche Anhörung durchzuführen. Der Beschluss darüber soll im Nachgang im schriftlichen Beschlussverfahren gefasst werden.

9. Mittel aus nachrichtenlosen Bankkonten für gemeinnützige Zwecke sowie Start-ups nutzen
Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
Drucksache 19/2335

Stiftung zur Verwendung der Mittel aus nachrichtenlosen Konten einrichten
Alternativantrag der Fraktion der SPD
Drucksache 19/2578

Der Wirtschaftsausschuss schloss seine Beratungen zu der Vorlage ab.

10. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Stand Fehmarnbelt Days 2021
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
Umdruck 19/5477

hierzu: Umdruck 19/5428

Auf Antrag des Abg. Vogel nahm der Ausschuss einen Bericht des Europaministers zum aktuellen Stand der Fehmarnbelt Days 2021 entgegen. Hieran schloss sich eine kurze Aussprache an.

11. Verschiedenes

- Die Ausschussmitglieder kamen kamen vor dem Hintergrund eines erforderlichen vertraulichen Sitzungsteils überein, die **Sitzung am 21. April 2021** in Präsenz durchzuführen und die Gäste im öffentlichen Teil über Videokonferenz zuzuschalten.

  Zu der Sitzung ist Frau Herbort, Konzernbevollmächtigte **DB AG**, eingeladen. Die Fraktionen wurden gebeten, ihre Themenwünsche/Fragen zu diesem Tagesordnungspunkt bis Ende März 2021 der Geschäftsführung des Ausschusses zuzuleiten.

  Außerdem soll in der Sitzung ein Gespräch mit Frau Haupt-Koopmann, Chefin der Regionaldirektion Nord der **Bundesagentur für Arbeit** - betr. Vorbereitung der abschließenden Kurzarbeitergeldprüfung - geführt werden.

- Für die vom Ausschuss beschlossene Durchführung der **mündlichen Anhörung zum Thema 380-KV-Leitung** soll ein Sondertermin Ende April/Anfang Mai 2021 gesucht werden. Die Sprecher der Fraktionen kündigten an, sich bis Ende der Woche über einen reduzierten Kreis der benannten Anzuhörenden zu verständigen.

- Die Sprecher der Fraktionen wurden außerdem gebeten, am Rande der kommenden Plenartagung über die Ausgestaltung einer gemeinsamen Sitzung mit dem Innen- und Rechtsausschuss zum Antrag, **Mehr Sicherheit auf der A 7**, Drucksache 19/2397, und dem dazu vorgelegten Alternativantrag der Regierungskoalition, Drucksache 19/2444, zu beraten.

- Der Wirtschaftsausschuss nahm in Aussicht, in der zweiten Jahreshälfte die Insel **Helgoland** zu besuchen, um sich dort unter anderem über das Projekt AquaVentus informieren zu lassen.

- Die Sprecher der Fraktionen vereinbarten, sich am Rande der kommenden Plenartagung über ein generelles Verfahren zur **Einladung von Gästen** im Zusammenhang mit Berichtsanträgen zur Tagesordnung des Wirtschaftsausschusses zu verständigen.

Schluss: 14:05 Uhr

gez. Dörte Schönfelder

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/5533

Gutachten OdeS - „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT“

Vorstellung der Studie im Wirtschaftsausschuss

Herr Dr. Andreas Gille und Team
(Frau Rebentisch, Herr Ammoser, Herr Prof. Siefer)

17.03.2021

PTV GROUP
the mind of movement

Institut für Bahntechnik GmbH

IVE mbH

Inhalt

1. Einführung
2. Methodisches Vorgehen
3. Konzept für den zukünftigen Schienenverkehr in Schleswig-Holstein (Prognose-Planfall 2035)
   - 3.1 Effizientes SPNV-Netz Schleswig-Holstein
   - 3.2 Störungsfreier Schienenverkehr auf der Infrastruktur
   - 3.3 Energiewende auf der Schiene
   - 3.4 Effekte der Fahrgastnachfrage
4. Zusammenfassung und Fazit

1. Einführung

Hintergrund

- Um die verkehrlichen Ziele und Klimaziele im Land erreichen zu können, soll die Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein gesteigert werden.
- Dazu wurde ein landesweites Strategiekonzept für den Zeithorizont 2035 entwickelt, das einen integrierten Gesamtansatz zur Erreichung der Ziele verwendet und wesentliche Aspekte in enger Verzahnung betrachtet:
  - Fahrgastnachfrage
  - Infrastruktur
  - ÖV-Angebot
  - Betriebsdurchführung
  - Technik (insbesondere Stromversorgung und Fahrzeuge)

1. Einführung

- **Wesentliche Anforderungen zur Zielerreichung**
  - Verbessertes und gut vernetztes Mobilitätsangebot
  - Gewinnung von Fahrgästen, Steigerung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV/SPNV
  - Kapazitätssteigerung und stabiler Betriebsablauf auf der Schiene
  - Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
  - Elektrifizierung und Modernisierung
  - Stärkung der Ost-West-Achse
  - Verbesserte Stadt-Umland-Verkehre
  - Zusammenstellung wichtiger Liniennetzparameter als Grundlage für strategische Entscheidungen

2. Methodisches Vorgehen

▶ Betrachtungshorizonte

Analyse

Ermittlung des gegenwärtigen Verkehrsgeschehens

↓

Ausgangspunkt Verkehrsmodellierung

- Aufbau eines modellhaften Berechnungssystems inkl. Kalibrierung
- Vergleich Realität mit Berechnungsergebnissen
- Einstellung der modellinternen Parametern zur Herstellung von Prognosefähigkeit unter bestimmten Rahmenbedingungen

Prognose

Ermittlung des zukünftigen Verkehrsgeschehens

↓

Prognose-Nullfall 2035

- Ermittlung des zukünftigen Verkehrsgeschehens unter Berücksichtigung allgemeiner Trends und feststehender planerischer Entwicklungen

↓

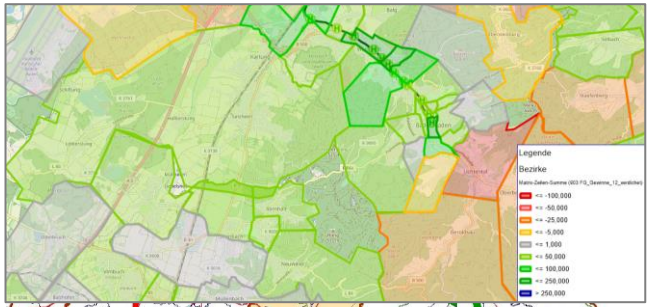
Prognose-Planfall 2035

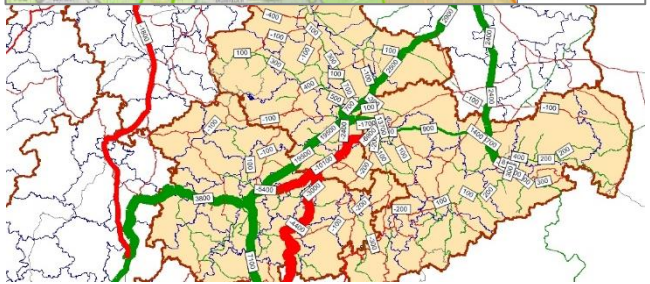
- Vergleich mit dem Prognose-Nullfall
- Ermittlung des zukünftigen Verkehrsgeschehens mit Berücksichtigung von Maßnahmenkonzepten

2. Methodisches Vorgehen

Voraussetzung für Maßnahmenuntersuchungen

- landesweite Potenzialuntersuchung
  - Ermittlung der Verkehrsnachfrage
    - auf der Straße
    - auf der Schiene
  - Ableitung von Nachfragepotenzialen aus der Raumstruktur
  - Identifikation starker Achsen
  - Betrachtung von Stadt-Umland-Verkehren
- Angebotsqualitäten über Reisezeitbewertung
  - Vergleich Straße – Schiene
  - Abschätzen möglicher Verlagerungen bei Angebotsverbesserungen auf der Schiene





[Exemplarische Darstellung, Quelle: PTV GmbH]

2. Methodisches Vorgehen

Maßnahmenuntersuchungen

- Planungshorizont 2035 – ein landesweites SPNV-Konzept beinhaltet:
  - Entwicklung eines neuen Angebotskonzeptes
  - Ableitung Infrastrukturbedarf / modifizierte Schieneninfrastruktur
  - Konzepte für die Streckenelektrifizierung
- Bewertung des SPNV-Konzeptes hinsichtlich seiner Wirkung
  - höhere Geschwindigkeiten – kürzere Reisezeiten
  - mehr Bedienung / Fahrtenangebot
  - weniger Umsteigenotwendigkeiten
  - höhere Stabilität des Betriebsablaufes

Inhalt

1. Einführung
2. Methodisches Vorgehen
3. Konzept für den zukünftigen Schienenverkehr in Schleswig-Holstein (Prognose-Planfall 2035)
   - 3.1 Effizientes SPNV-Netz Schleswig-Holstein
   - 3.2 Störungsfreier Schienenverkehr auf der Infrastruktur
   - 3.3 Energiewende auf der Schiene
   - 3.4 Effekte der Fahrgastnachfrage
4. Zusammenfassung und Fazit

3.1 Effizientes SPNV-Netz Schleswig-Holstein

- **Maßnahmen des Prognose-Planfalles 2035**
  - SPNV-Reaktivierungen (zusätzlich zum Prognose-Nullfall 2035)
    - Uetersen – Tornesch – Barmbek via Güterumgehungsbahn
    - Niebüll – Flensburg (stadtnahe Verkehrsstation in neuer Lage)
    - Geesthacht – Bergedorf
    - Neumünster – Ascheberg
  - Zweigleisiger Ausbau
    - Schaffung von zusätzlicher Kapazität für Angebotsverbesserungen
    - Erhöhung der Betriebsstabilität bei Störungen
    - Insbesondere zu nennen: Neumünster – Bad Oldesloe
  - Mehrgleisiger Ausbau
    - S-4 West Pinneberg – Elmshorn

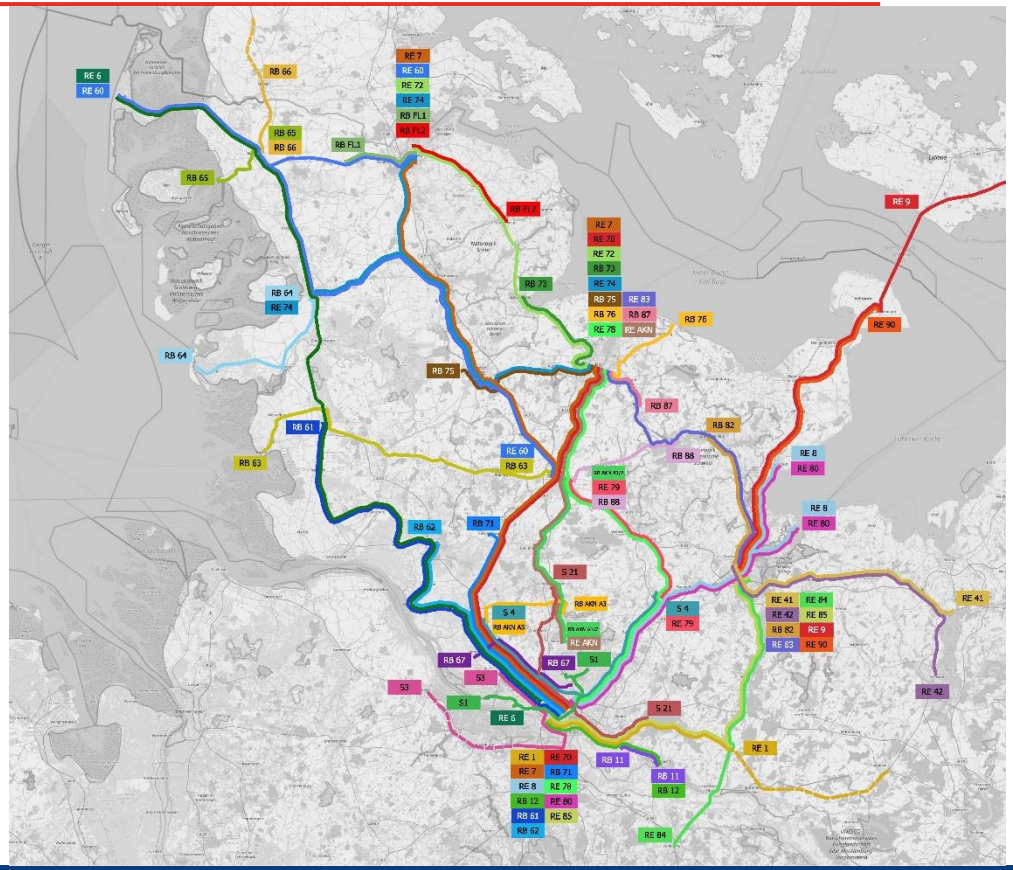
3.1 Effizientes SPNV-Netz Schleswig-Holstein

- **Maßnahmen des Prognose-Planfalles 2035**
  - Erhöhung der Geschwindigkeiten
    - auf 120 km/h für kürzere Reisezeiten und aus betrieblichen Gründen
    - bedarfsweise 140 bzw. 160 km/h, um die Möglichkeiten elektrischer Fahrzeuge voll zu nutzen
    - auf einigen Strecken 80 bzw. 100 km/h ausreichend (Knotenzeiten, Haltestellenabstände)
  - Elektrifizierung
    - Streckenelektrifizierung vorantreiben von derzeit 30 % auf ca. 90 %
    - Optimum aus ET- und BEMU-Einsatz
    - Einspeisung regionaler Erneuerbarer Energie (EE) ermöglichen

3.1 Effizientes SPNV-Netz Schleswig-Holstein

- **Angebotskonzept des Prognose-Planfalles 2035**
  - Die Abbildung zeigt die Linienverläufe für RE und RB und S-Bahnen Hamburg, die nach Schleswig-Holstein fahren

	Fahrplankilometer [Schulwerktag]		
	Analyse	**Nullfall**	**Planfall**
SPNV	73.000	77.000	116.000



[Datenquelle: IVE mbH, Hintergrundkarte Google Maps, Grafische Modifikation: IVE mbH]

3.2 Störungsfreier Schienenverkehr

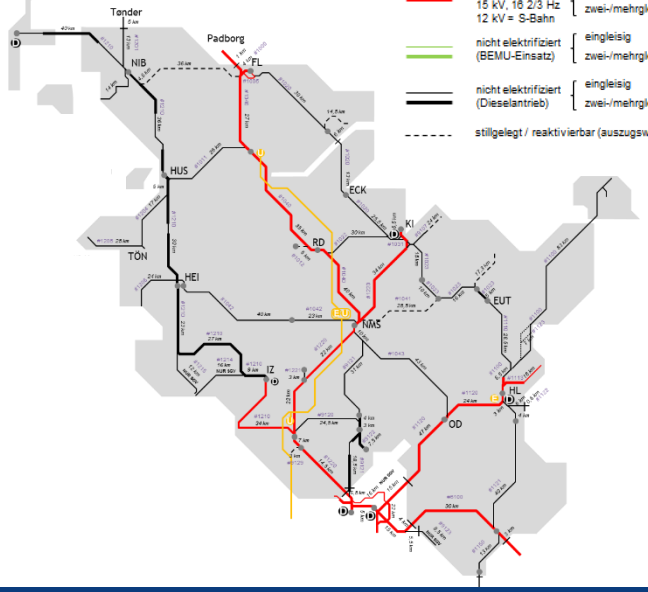
Grundsätze für einen stabilen SPNV 2035

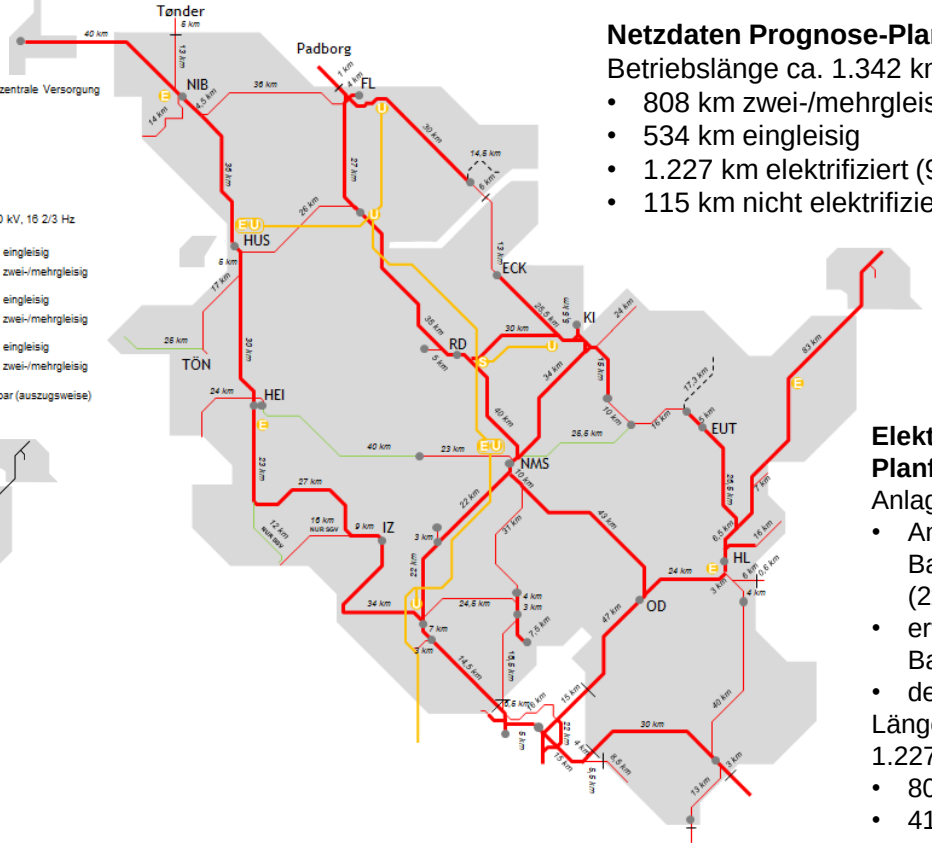
- Zweigleisiger Ausbau, Reduzierung von Geschwindigkeitseinbrüchen, Blockverdichtungen (dazu LuFV III-Mittel zielgerichtet in Schleswig-Holstein einsetzen)
- Einrichtung von Ausweichrouten (z. B. Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg, Niebüll – Flensburg)
- Verlegung Autoreisezuganlage Westerland
- Vorhalten von Ersatzgarnituren im SPNV als Landesreserve
- Überprüfung der Fahrplankonzepte durch Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung
- Störungsmanagement, Echtzeitinformationen, Apps, Serviceleistungen optimieren

3.3 Energiewende auf der Schiene

Prognose-Planfall 2035: Bahnnetz Schleswig-Holstein

Zum Vergleich: Status Quo





Netzdaten Prognose-Planfall 2035

Betriebslänge ca. 1.342 km, davon

- 808 km zwei-/mehrgleisig
- 534 km eingleisig
- 1.227 km elektrifiziert (91 %)
- 115 km nicht elektrifiziert

Elektrifizierung Prognose-Planfall 2035

Anlagen zur Energieversorgung

- Anlagen im 110 kV-Bahnstromsystem (2x E/U, 4x U)
- erweitertes 110 kV-Bahnstromleitungsnetz
- dezentrale Anlagen (4x E)

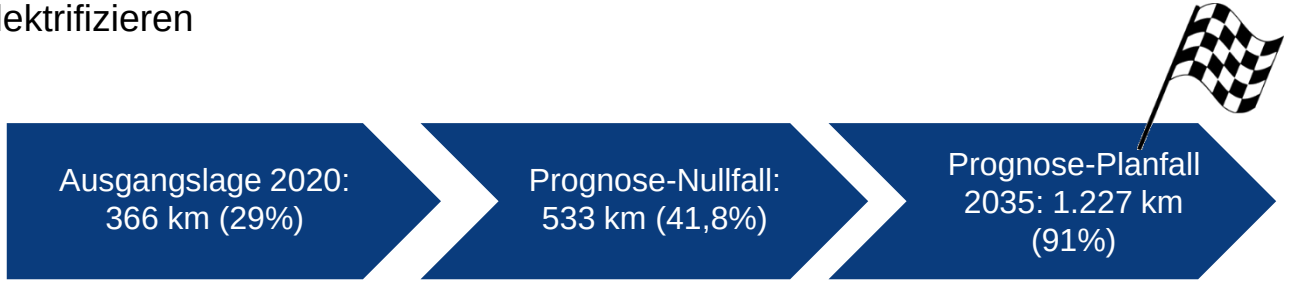
Länge elektr. Bahnstrecken ca. 1.227 km, davon

- 808 km zwei-/mehrgleisig
- 419 km eingleisig

[Eigene Darstellung IFB]

3.3 Energiewende auf der Schiene
Handlungsempfehlungen

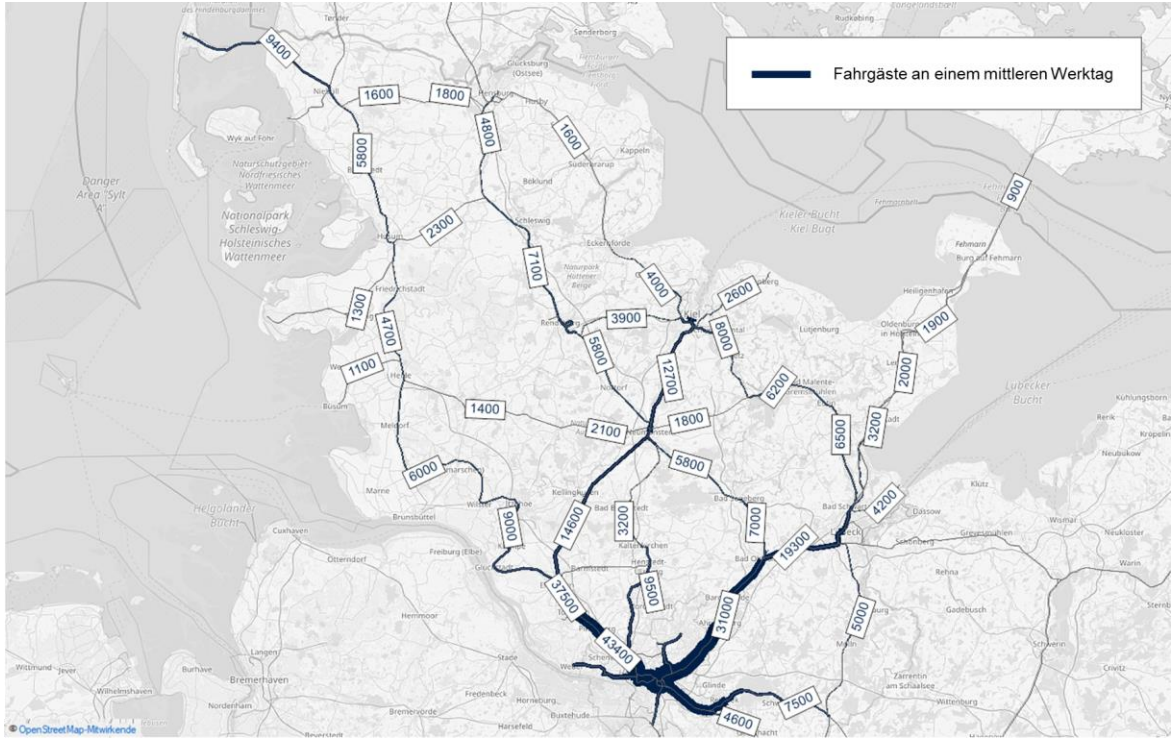
- Optimalen Mix aus Elektrifizierung und Batterieantriebstechnik herstellen, Option einer langfristigen Vollelektrifizierung berücksichtigen
- Nachelektrifizieren



- Stufenweises Vorgehen unter Nutzung der vorhandenen Batteriefahrzeugen (BEMUs)
  - Erster Einsatz auf Linien mit Elektrifizierungslücken und Inselelektrifizierung
  - Schrittweise Lücken verkleinern – bei kontinuierlicher Optimierung von Energiemanagement und Betrieb, insb. in der Errichtungsphase
- Einspeisung regionaler Erneuerbarer Energie (EE) ermöglichen – technisch und kommerziell

3.4 Effekte der Fahrgastnachfrage

SPNV-Nachfrage: Prognose-Planfall 2035

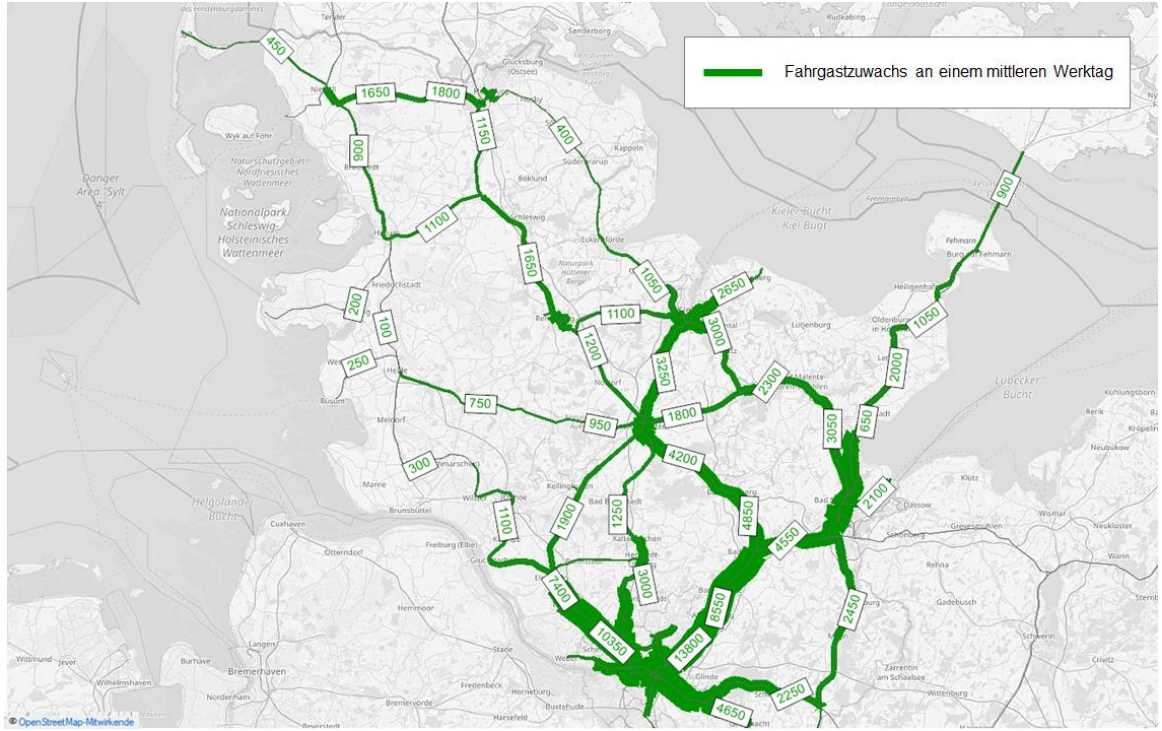


[Datenquelle: PTV GmbH]

- Prognose-Planfall 2035
  - Entwicklung der Raumstruktur
  - feststehende bzw. abgestimmte Maßnahmen für öffentlichen Verkehr und Straßenverkehr
  - Maßnahmen des Planfalls

3.4 Effekte der Fahrgastnachfrage

SPNV-Nachfrage: Differenz Prognose-Planfall 2035 – Ist-Zustand

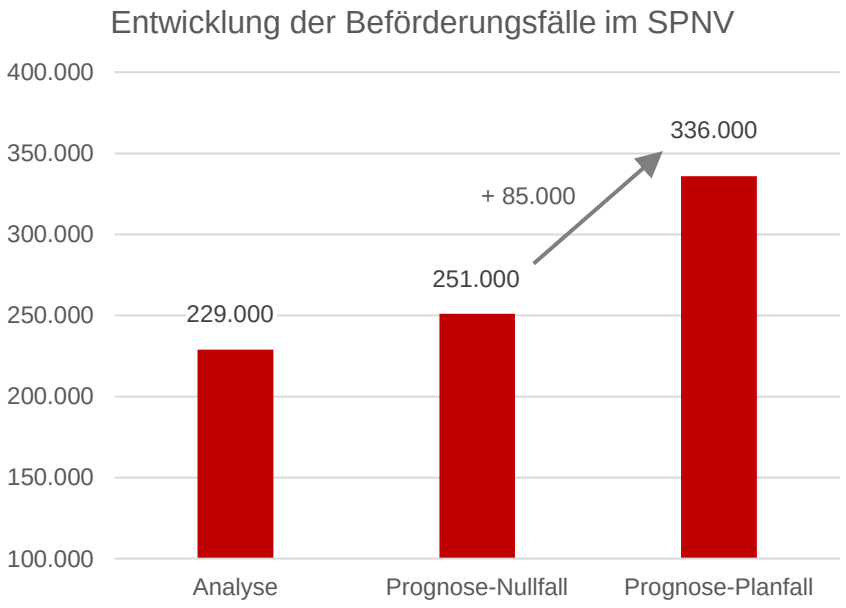


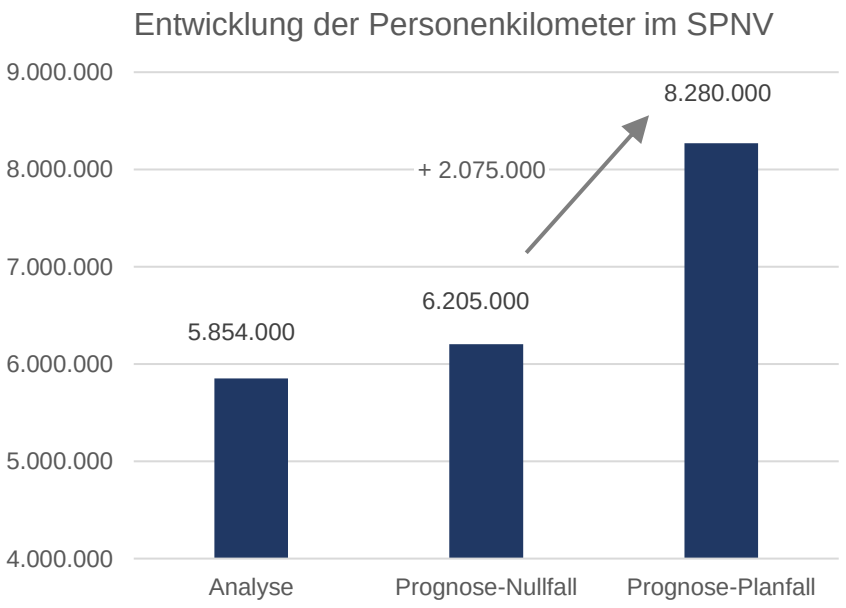
[Datenquelle: PTV GmbH]

- Zahl der verlagerten Fahrten aus dem motorisierten Individual-verkehr: ca. 61.900 Pkw-Fahrten
- CO2-Einsparung:
  82,3 Tsd. Tonnen / Jahr
- Wirkungen des neues Schienenkonzeptes:
  - höhere Reisgeschwindigkeiten
  - kürzere Fahrzeiten
  - verbesserte Umstiege
  - höhere Bedienungshäufigkeiten (mehr Fahrten)

3.4 Effekte der Fahrgastnachfrage

▶ Entwicklung der Fahrgastnachfrage in Schleswig-Holstein





4. Zusammenfassung und Fazit

- Durch die Untersuchung zur Optimierung des Schienenverkehrs wurden wesentliche Grundlagen (Verkehrsmodelle, Netzparameter des Angebotskonzeptes, technische Umsetzungsstrategien und Entstörungsansätze) ganzheitlich erarbeitet.
- Signifikante Verkehrsverlagerungen und Fahrgaststeigerungen sind möglich, wenn die vorgeschlagene landesweite integrierte Strategie umgesetzt wird.
- Es ist ein konsequenter Mitteleinsatz erforderlich, um bis 2035 die ambitionierten Ziele zu erreichen bzw. mit erforderlichen Maßnahmen zu beginnen.
- Das Untersuchungsergebnis bietet die Grundlage für politische Entscheidungen. Für die konkrete Umsetzung sind weiterführende Untersuchungen unabdingbar.
- Eine Priorisierung bzw. die Festlegung einer Umsetzungsreihenfolge von Maßnahmen sowie die Beurteilung der zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit bis 2035 waren nicht Gegenstand des Gutachtens. Benötigte und verfügbare Landesressourcen zur weiterführenden Planung werden daher nicht eingeschätzt.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

PTV GROUP
the mind of movement

Institut für Bahntechnik GmbH

IVE mbH

SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
LANDTAG

17. MÄRZ 2021 – WIRTSCHAFTSAUSSCHUSS

Große Pläne für das Bahnnetz im Lande

Mehr Strecken, mehr Züge, mehr Oberleitungen, mehr Fahrgäste. Im Wirtschaftsausschuss beraten die Verkehrsexperten ein Konzept zur „Optimierung des Schienenverkehrs“ im Land.

Der Plan: Im Jahr 2035 sollen täglich 336.000 Fahrgäste auf der Schiene im Land unterwegs sein. FOTO: DPA, STEFAN SAUER

Der schleswig-holsteinische Bahnverkehr könnte bis 2035 massiv ausgebaut werden. Die Vorlage liefert das Gutachten „Optimierung des Schienenverkehrs“, das heute Thema im Wirtschaftsausschuss war. Das Verkehrsministerium hatte das Papier bei mehreren Instituten in Auftrag gegeben, Grundlage war ein Landtagsbeschluss aus dem Jahr 2019. Vertreter

der Koalition sprachen in der per Videokonferenz abgehaltenen Sitzung von einem großen Wurf, während die SPD argwöhnte, Jamaika habe politischen Einfluss auf die Gutachter genommen.

Einige Kernpunkte: Stillgelegte Strecken sollen wieder in Betrieb gehen. In Frage kommen Uetersen-Tornesch-Barmbek, Niebüll-Flensburg, Geesthacht-Bergedorf und Neumünster-Ascheberg. Weitere Strecken sollen zweigleisig werden. Die Elektrifizierung des Bahnverkehrs soll von derzeit 30 auf 90 Prozent steigen. So sollen die Marschbahn nach Sylt und die Strecke Lübeck-Puttgarden Oberleitungen bekommen oder mit Batterie-Triebwagen befahren werden. Die Züge sollen schneller werden, auf einigen Strecken sind 160 km/h möglich. Derzeit erreicht der Regionalverkehr im Lande an einem durchschnittlichen Schulwerktag 73.000 Fahrplankilometer. Dieser Wert soll auf 116.000 Fahrplankilometer steigen. Statt derzeit 229.000 Fahrgästen sollen im Idealfall täglich 336.000 Fahrgäste per Bahn unterwegs sein.

Neuer Nahverkehrsplan im Herbst

Gutachter Andreas Gille von der Ingenieurgesellschaft für Verkehrs-und Eisenbahnwesen in Hannover hob den zweigleisigen Ausbau der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe hervor, denn dort könne auch eine Umleitung eingerichtet werden, wenn die Linie Kiel-Hamburg mal wieder am Nadelöhr Elmshorn-Pinneberg stocken sollte. Grundsätzlich müssten die Ost-West-Achsen im Lande gestärkt werden, so Gille. Bei der Elektrifizierung solle „erneuerbare Energie aus regionaler Produktion“ fließen: „Es geht darum, Verkehrsziele und Klimaziele zu verbinden.“

Wirtschaftsstaatssekretär Thilo Rohlfs kündigte an, die Ergebnisse des Gutachtens in den neuen Landesnahverkehrsplan aufzunehmen, der im Herbst vorliegen soll. Es gebe jetzt eine „fachlich fundierte Grundlage“, nun müsse eine politische Priorisierung folgen, und die Vorschläge der Fachleute müssten „mit einem Preisschild versehen“ werden.

Vogel: Koalition bringt „Lieblingsprojekte“ ein

Luks Kilian (CDU) lobte die „Elektrifizierungsoffensive“ mit heimischem Windstrom: „Wir haben Überschussstrom, und trotzdem fahren immer noch Dieselloks durchs Land.“ Andreas Tietze (Grüne) regte an, auch die Strecke Kiel-Preetz zweigleisig auszubauen. Der mögliche Ausbau der Strecke Niebüll-Flensburg „mit Anbindung der Innenstadt“ sei besonders erfreulich, so Kay Richert (FDP). Auf die täglich 12.000 Grenzpendler nach Dänemark wies Christian Dirschauer (SSW) hin. Diese seien „meist mit dem Pkw unterwegs“. Er forderte die Landesregierung auf, beim Ausbau des Bahnverkehrs „auch diese Gruppe mitzubedenken“.

Während der SPD-Abgeordnete Thomas Hölck einen dichteren Takt der Hamburger S-Bahnlinie 1 nach Wedel forderte, monierte sein Fraktionskollege Kai Vogel, dass das Gutachten zum Zeitpunkt der Ausschusssitzung noch nicht vorgelegen habe. Vogel äußerte den Verdacht, dass Koalitionsabgeordnete einen „Wissensvorsprung“ gegenüber der Opposition hätten und eigene „Lieblingsprojekte“ in das Papier hineinverhandelt hätten. Jamaika-Vertreter wiesen den Vorwurf zurück.

Weitere Infos:
Der Wirtschaftsausschuss des Landtages

Weitere News

- 10.02.21
  Buchholz dämpft Erwartungen der Fahrschulen
- 24.11.20
  Videokonferenzen im Livestream
- 11.11.20
  Fehmarnbelttunnel: Minister durchweg optimistisch
- 10.11.20
  Videokonferenzen an der Tagesordnung
- 19.10.20
  Ins Landeshaus kehrt wieder Leben ein

So finden Sie uns

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

So erreichen Sie uns

Postanschrift: Schleswig-Holsteinischer Landtag
Landeshaus Postfach 7121
24171 Kiel
Telefon: 0431 988-0

Der Landtag in den Sozialen Medien

Folge uns bei Twitter
@ParlaNet
@ltshNews
Folge uns bei Instagram
landtag_sh

Leipzig

zurück zur Übersicht

19.02.21 14:43 Uhr Leipzig/Erfurt

Mitte-Deutschland-Verbindung: Freistaat Thüringen und die Deutsche Bahn schließen Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung des zweigleisigen Ausbaus von Weimar-Gera-Gößnitz

Untersuchung der Zweigleisigkeit für die Abschnitte Papiermühle-Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln-Gera

Die Deutsche Bahn (DB) und der Freistaat Thüringen haben eine Finanzierungsvereinbarung zur Planung weiterer zweigleisiger Abschnitte auf der Ausbaustrecke Weimar-Gera-Gößnitz abgeschlossen. Die Vorplanung wird in Ergänzung zur Planung der Elektrifizierung der Strecke Weimar-Gera-Gößnitz im Auftrag des Bundes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 durchgeführt.

Martin Walden, DB-Konzernbevollmächtigter für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen: „Die Elektrifizierung der Strecke wird die Wirtschaftsregionen Ostthüringen und Westsachsen noch besser anschließen. Der zweigleisige Ausbau würde zusätzlich die Kapazität und Qualität auf der Mitte-Deutschland-Verbindung verbessern."

Die vom Freistaat Thüringen beauftragte Vorplanung umfasst die Streckenabschnitte Papiermühle-Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln-Gera. Dabei soll untersucht werden, inwiefern durch den zweigleisigen Ausbau dieser Abschnitte Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr erreicht werden können. Anhand dieser Ergebnisse kann darüber entschieden werden, ob die Planungen zu den zweigleisigen Abschnitten fortgeführt werden und der entsprechende Ausbau erfolgt. Erste Ergebnisse der Vorplanung sollen im Sommer dieses Jahres vorliegen.

Benjamin-Immanuel Hoff, Infrastrukturminister des Freistaats Thüringen: „Die Finanzierungsvereinbarung zur Planung des zweigleisigen Ausbaus weiterer Streckenabschnitte auf der MDV sind ein wichtiger Schritt, um weitere Erkenntnisse zur Optimierung des Schienenpersonenverkehrs auf dieser wichtigen Strecke zu erhalten. Wir wollen einen schnellen und attraktiven Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und dafür ist es notwendig, in ein leistungs- und durchlassfähiges Netz zu investieren. Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung können wir die Qualität der bestehenden Fahrpläne auf der MDV deutlich verbessern, mehr Flexibilität erreichen und gleichzeitig die Klimabilanz auf der Schiene verbessern."

Die rund 115 Kilometer lange Ausbaustrecke Weimar-Gera-Gößnitz ist ein Teilabschnitt der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung. Diese verbindet die Wirtschafzentren von Westsachsen und Ostthüringen mit den Regionen Rhein/Main und dem Ruhrgebiet. Seit November 2018 befindet sich das Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Durch Elektrifizierung der Strecke soll eine zukunftsgerichtete Schieneninfrastruktur zur Stärkung der Region gefördert und ein Zugbetrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ohne Lokwechsel ermöglicht werden. Für die Elektrifizierung wird die DB 2021 die Vorplanung abschließen.

Kontakt

Kontakt für Medienvertreter: Susan Constantinescu
Leiterin und Sprecherin Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Deutsche Bahn AG

E-Mail

+49 (0) 341 9678-480

© 2021 Deutsche Bahn AG

Quellenangabe der Bilder

[1] mhp-pic / fotolia.com [2] Deutsche Bahn AG [3] Deutsche Bahn AG / Oliver Lang [4] Deutsche Bahn AG [5] Nenov Brothers / fotolia.com [6] Deutsche Bahn AG [7] DB AG [8] DB AG / Volker Emersleben [9] mhp-pic / fotolia.com [10] DB AG