



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

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentidental, Landesvorsitzender

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

Schwentidental, 05.12.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Fragenkatalog des Kreistages Nordfriesland, soweit wir die Fragen als ehrenamtlich arbeitender Fahrgastverband beantworten konnten.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

PRO BAHN e.V.
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

Fragenkatalog des Kreistages Nordfriesland

1. Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung von Flensburg nach Niebüll

1.1. Als Nahverkehrsstrecke (ohne Oberleitungen)

1.1.1. Mit welchen Geschwindigkeiten würde die Strecke zukünftig befahren werden?

Nach einer Modernisierung und einer Sanierung der Gleisanlagen auf der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/ h, abschnittsweise auch von 160 km/ h, realistisch.

1.1.2. Blicke die Strecke eingleisig oder in welchen Abschnitten wird ein zweites Gleis notwendig?

Die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg bleibt bei einer Reaktivierung im Nahverkehr grundsätzlich eingleisig. Die entsprechende Streckenkapazität für eine Bedienung im 30-beziehungsweise 60-Minuten-Takt im Nahverkehr kann durch die Errichtung geschickt gewählter Kreuzungsstationen erreicht werden.

1.1.3. Wie viele Straßen sind zu queren?

1.1.4. Welche Belastungen ergeben sich für die Gemeinden durch Straßenquerungen?

1.1.5. Werden Gemeinden auch an den Investitionskosten für die Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen beteiligt?

Falls ja: in welcher Höhe?

1.1.6. Welche Vorteile könnten mit einer Wiedereröffnung der Strecke Flensburg - Niebüll für die Anliegergemeinden verbunden sein?

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg die Anbindung der an der Bahnstrecke gelegenen Städte und Gemeinden erheblich, bindet die an der Bahnstrecke gelegenen Städte und Gemeinden erheblich besser an die Städte Niebüll und Flensburg an und verkürzt die Fahrtzeiten sowohl unter den an der Bahnstrecke gelegenen Städten und Gemeinden untereinander als auch auf der Relation Niebüll – Flensburg insgesamt.

1.1.7. Was wären die Zielbahnhöfe in Flensburg und in Niebüll beziehungsweise Risum-Lindholm?

Bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist eine Führung der Züge bis zum Bahnhof Niebüll verkehrlich absolut notwendig. Weiter ist die Führung der Züge nördlich über Niebüll hinaus bis nach Westerland beziehungsweise bis nach Esbjerg verkehrlich sinnvoll und bis nach Westerland schon heute beziehungsweise nach Esbjerg mit dem Einsatz von Triebwagen mit dem Sicherungssystem ATC und künftig ETCS technisch möglich.

1.1.8. Welche Rolle spielt die Diskussion in Flensburg zum Standort eines zukünftigen Bahnhofes für Streckenführung und Anbindung?

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist unabhängig vom Standort eines beziehungsweise mehrerer Bahnhöfe in Flensburg verkehrlich grundsätzlich sinnvoll.

Mit der Errichtung und der Bedienung neuer Bahnhöfe in Flensburg-Weiche und in Flensburg ZOB kann der verkehrliche Nutzen einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg gegenüber einer Erhaltung und einer Bedienung des bestehenden Flensburger Bahnhofes noch einmal deutlich gesteigert werden.

Mit der Errichtung und der Bedienung eines neuen Bahnhofes in Flensburg-Weiche können die Züge der Relation Niebüll – Flensburg mit den Zügen des Fernverkehrs nach Aarhus, Kopenhagen und Hamburg sowie mit den Zügen des Nahverkehrs nach Tinglev und Soenderborg (nach Aufbau eines grenzüberschreitenden Nahverkehrs) und nach Hamburg verknüpft werden.

Mit der Errichtung und der Bedienung eines neuen Bahnhofes in Flensburg-ZOB können die Züge der Relation Niebüll – Flensburg direkt in die Flensburger Innenstadt geführt, weiter eine umsteigefreie Verbindung Niebüll – Flensburg ZOB angeboten und die Fahrzeit Niebüll – Flensburg im Vergleich zur Schnellbus-Linie 1013 Niebüll – Flensburg deutlich verkürzt werden.

1.1.9. Welche Genehmigungsverfahren sind notwendig zur Durchführung der Baumaßnahmen und des folgenden Fahrbetriebes?

Für die Modernisierung und Sanierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg werden mindestens eine Vorentwurfsplanung, eine Entwurfsplanung und ein Planfeststellungsverfahren sowie für die Durchführung des Betriebs eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH notwendig sein.

1.1.10. Welche Mitwirkungs- und gegebenenfalls Verhinderungsmöglichkeiten gibt es für die Bevölkerung an der Strecke und die betroffenen Kommunen?

Die Bevölkerung an der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg und die betroffenen Kommunen können sich mit ihren Überlegungen und Vorschlägen grundsätzlich an das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH als potentieller Aufgabenträger für den Nahverkehr auf der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg wenden.

Weiter besteht die Möglichkeit, für die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg einen Projektbeirat zu initiieren, in dem Vertreter der Bevölkerung an der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg, der betroffenen Kommunen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, des Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH die Vorentwurfsplanung, die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren begleiten.

1.1.11. Gibt es heute bereits erkennbare besondere oder große Probleme, die der Erteilung von Genehmigungen entgegenstehen, Genehmigungen verzögern und/oder den Investitionsaufwand erhöhen könnten?

Falls ja - welche?

1.1.12. Welche Zeitplanung ist realistisch anzunehmen für:

- Sicherung der Finanzierung

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

- Bautechnische Planung

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

- Genehmigungsverfahren bis zu rechtssicheren Genehmigungen

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

- Bauzeit?

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

1.1.13. Mit welchem Gesamtinvestitionsaufwand, unter Berücksichtigung der Zeitplanung, ist nach heutigem Stand ungefähr zu rechnen?

Diese Frage kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

1.1.14. Aus welchem Etat sind die Investitionen zu finanzieren? Wie stehen die potentiellen Finanzierer heute zu diesen Investitionen?

Die Investitionen zur Modernisierung und zur Sanierung der Gleisanlagen sind aus Finanzmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu finanzieren, über deren Verwendung das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH entscheiden.

Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH im Hinblick auf eine fehlende Querverbindung im Nahverkehr auf der Schiene und der schwachen Fahrgastnachfrage im Nahverkehr auf der Schiene in der Region Flensburg einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg positiv gegenüber stehen.

1.1.15. Welches Verkehrsaufkommen ist nach Fertigstellung auf der „neuen“ Schienennahverkehrsstrecke zu erwarten?

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

1.1.16. Wie würde ein Fahrplan aussehen?

Bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg im Nahverkehr werden die Züge Niebüll – Flensburg idealerweise in den Taktknoten Niebüll zur Minute 00 integriert und in Flensburg attraktive Anschlüsse zu den Regionalexpress-Linien 7 Flensburg – Neumünster – Hamburg und 72 Flensburg – Eckernförde – Kiel realisiert.

Bei einer Bedienung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg im 30-Minuten-Takt werden die Züge Niebüll – Flensburg idealerweise auch in den kleinen Taktknoten Niebüll zur Minute 30 integriert.

1.1.17. Würde sich der Fahrbetrieb selbst tragen oder müsste er aus „Nahverkehrsmitteln“ subventioniert werden?

Das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH werden bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg im Nahverkehr die Verkehrsleistungen ausschreiben und die Verkehrsleistungen aus den sogenannten Regionalisierungsmitteln (Nahverkehrsmitteln) finanzieren.

Wie stehen heute NAH-SH und das S.-H. Wirtschaftsministerium zur Einrichtung dieser zusätzlichen Schienennahverkehrsstrecke?

Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH im Hinblick auf eine fehlende Querverbindung im Nahverkehr auf der Schiene und der schwachen Fahrgastnachfrage im Nahverkehr auf der Schiene in der Region Flensburg einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg positiv gegenüber stehen.

1.1.18. Welche Auswirkungen ergeben sich für die heute bestehende Schnellbusverbindung?

Die bestehende Schnellbus-Linie 1013 Niebüll – Flensburg wird vollständig durch die Züge auf der reaktivierten Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ersetzt. Ein abgestimmtes Bahn-Bus-Konzept bindet die abseits der Bahnstrecke gelegenen Kommunen an die Bahn an.

1.1.19. Welche Vorteile entstehen für Fahrgäste?

Die Fahrtzeit unter den an der Bahnstrecke gelegenen Städten und Gemeinden untereinander deutlich und auf der Relation Niebüll – Flensburg insgesamt kann auf rund 40 bis 45 Minuten verkürzt werden.

Weiter kann das Verkehrsangebot tagsüber auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt verdichtet und im Spätverkehr sowie an Samstagen und Sonntagen deutlich ausgebaut werden.

Mit einem abgestimmten Bahn-Bus-Konzept kann die gesamte Region Niebüll – Flensburg deutlich besser durch den Nahverkehr mit Bahn und Bus erschlossen werden.

Mit den im Vergleich zu den bisher eingesetzten Bussen deutlich höheren Sitzplatzkapazitäten können deutlich mehr Fahrgäste im Nahverkehr mitgenommen und der Marktanteil des ÖPNV insgesamt deutlich erhöht werden.

1.1.20. Welche Nachteile entstehen für Fahrgäste bei Ersatz der Schnellbuslinie durch eine Zugverbindung (z. B. weil Bahnhöfe/Haltestellen weiter voneinander entfernt liegen)? Werden ergänzende Busanbindungen notwendig und welche Kosten würden sie verursachen?

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg und der Realisierung eines abgestimmten Bahn-Bus-Konzeptes bei einer gesamten Betrachtung für die große Mehrheit der Fahrgäste deutliche Vorteile entstehen werden, für einige wenige Fahrgäste Nachteile jedoch nicht ausgeschlossen werden können.

Mit der Realisierung eines abgestimmten Bahn-Bus-Konzeptes werden folglich ergänzende Busverbindungen notwendig, deren Kosten im Rahmen der bisher verwendeten Finanzmitteln für den ÖPNV im Kreis Nordfriesland gedeckt werden.

1.1.21 Welche ökologischen Auswirkungen sind zu berücksichtigen?

Mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg und der Realisierung eines abgestimmten Bahn-Bus-Konzeptes wird die Funktion des Rückgrats im Nahverkehr auf der Relation Niebüll – Flensburg von der Schnellbus-Linie 1013 auf die Züge Niebüll – Flensburg übertragen.

Mit den im Vergleich zu den bisher eingesetzten Bussen deutlich höheren Sitzplatzkapazitäten können mehr Fahrgäste im Nahverkehr mitgenommen, der Marktanteil des ÖPNV insgesamt deutlich erhöht und der Umfang des Motorisierten Individualverkehrs in der Region Niebüll – Flensburg reduziert werden.

1.2. Als (auch) Fernverkehrsstrecke (mit elektrischen Oberleitungen)

1.2.1. Mit welchen Geschwindigkeiten würden Fernverkehrszüge auf der Strecke fahren?

Nach einer Modernisierung und einer Sanierung der Gleisanlagen auf der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/ h, abschnittsweise auch von 160 km/ h, realistisch.

1.2.2. Welche zusätzlichen Baumaßnahmen werden im Falle der Nutzung durch Fernverkehrszüge erforderlich?

Die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg wird bei einer Reaktivierung im Fern- und Nahverkehr auf einigen Streckenabschnitten zweigleisig ausgebaut werden, um die notwendige Streckenkapazität für eine Bedienung im schnellen Fernverkehr und für eine Bedienung im 30- beziehungsweise 60-Minuten-Takt im Nahverkehr zu erreichen.

1.2.3. Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Frage nach dem Standort eines zukünftigen Flensburger Bahnhofes?

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg im Fernverkehr ist unabhängig von der Frage nach den Standorten der künftigen Flensburger Bahnhöfe.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg im Nahverkehr ist mit der Errichtung und der Bedienung neuer Bahnhöfe in Flensburg-Weiche und in Flensburg ZOB verkehrlich wesentlich sinnvoller und somit realistischer als mit einer Erhaltung und einer Bedienung des bestehenden Flensburger Bahnhofes.

Mit der Errichtung und der Bedienung eines neuen Bahnhofes in Flensburg-Weiche können die Züge der Relation Niebüll – Flensburg mit den Zügen des Fernverkehrs nach Aarhus, Kopenhagen und Hamburg sowie mit den Zügen des Nahverkehrs nach Tinglev und Soenderborg (nach Aufbau eines grenzüberschreitenden Nahverkehrs) und nach Hamburg verknüpft werden.

Mit der Errichtung und der Bedienung eines neuen Bahnhofes in Flensburg ZOB können die Züge der Relation Niebüll – Flensburg direkt in die Flensburger Innenstadt geführt, weiter eine umsteigefreie Verbindung Niebüll – Flensburg ZOB angeboten und die Fahrtzeit Niebüll – Flensburg im Vergleich zur Schnellbus-Linie 1013 Niebüll – Flensburg deutlich verkürzt werden.

1.2.4. Weiche Auswirkungen ergeben sich für die Dauer und die Erfolgsaussichten der erforderlichen Genehmigungsverfahren?

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

1.2.5. Welche Gesamtkosten sind für einen elektrifizierten Ausbau bis Niebüll nach heutigem Stand zu erwarten?

Diese Frage kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

1.2.6. Ist es möglich die Oberleitungen nur bis Niebüll zu bauen oder müsste die Elektrifizierung bis Westerland fortgeführt werden?

Aus unserer Sicht ist es technisch möglich, nur bis Niebüll zu elektrifizieren, jedoch ist eine Elektrifizierung nur nördlich über Niebüll hinaus (unabhängig von der Frage nach der Elektrifizierung Niebüll – Flensburg oder nach der Elektrifizierung Niebüll – Itzehoe) verkehrlich sinnvoll.

1.2.7. Welche weiteren Investitionskosten verursacht der Oberleitungsbau von Niebüll nach Westerland voraussichtlich?

Diese Frage kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

1.2.8. Welche Genehmigungsverfahren werden für die Elektrifizierung bis Westerland erforderlich und welche besonderen Probleme könnten dabei auftreten?

Für die Elektrifizierung der Westküstenstrecke werden mindestens eine Vorentwurfsplanung, eine Entwurfsplanung und ein Planfeststellungsverfahren notwendig sein.

1.2.9. Ist es richtig, dass im Falle der Nutzung für den Fernverkehr der Gleisusbau und die Elektrifizierung über den Bundesverkehrswegeplan zu finanzieren sind?

Eine grundlegende Voraussetzung für die Aufnahme von Projekten in den Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2030 ist der Nutzen des Projektes für den Fernverkehr.

1.2.10. Welche realistischen Erwartungen beziehungsweise Fakten und Bewertungen gibt es, dass die notwendigen Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden und, ohne Berücksichtigung der Dauer von Genehmigungsverfahren, wann könnte Geld zur Verfügung stehen?

Es ist davon auszugehen, dass sowohl der zweigleisige Ausbau als auch die Elektrifizierung der Westküstenstrecke keine Berücksichtigung im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 finden werden.

Eine Sicherung der Finanzierung sowohl des zweigleisigen Ausbau als auch der Elektrifizierung der Westküstenstrecke ist folglich nicht vor 2030 realistisch.

1.2.11. Mit welcher täglichen Häufigkeit ist die Nutzung der Strecke durch Fernverkehrszüge zu erwarten?

Es ist ein Umfang der Verkehrsleistungen im Fernverkehr von 4 bis 5 Zugpaaren täglich zu erwarten.

1.2.12. Wäre gewährleistet, dass die Schienenverkehrsbetriebe die neue Strecke annehmen, oder könnte es sein, dass sie ganz oder teilweise weiterhin die Westküstenstrecke nutzen würden?

Die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg wird im Fernverkehr nur angenommen werden, wenn für die Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg bei einer Führung über Flensburg eine nennenswerte Fahrtzeitverkürzung realisiert werden kann.

Im Nahverkehr wird die Annahme der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg durch die Bestellung von Verkehrsleistungen durch das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH garantiert.

1.2.13. Ist die Bahnstrecke Flensburg-Hamburg derzeit in der Lage zusätzliche Fernverkehrszüge aufzunehmen, unter Berücksichtigung notwendiger Reserven in den Fahrplänen?

Die Bahnstrecke Flensburg – Hamburg ist derzeit auf dem Streckenabschnitt Flensburg – Neumünster uneingeschränkt und auf dem Streckenabschnitt Neumünster – Elmshorn bedingt in der Lage, zusätzliche Verkehrsleistungen im Fernverkehr aufzunehmen.

Falls nein: wann ändert sich die Situation?

Eine Änderung der Situation im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg ist nicht absehbar. Mit der Realisierung der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wird zwar eine Entlastung des Streckenabschnitts im Güterverkehr erwarten, jedoch planen das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH einen weiteren Ausbau der Verkehrsleistungen im Nahverkehr (S4 West Itzehoe –/ Kellinghusen – Elmshorn/ – Tornesch – Hamburg).

Falls die Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung eine Ursache sein sollte: wann wird diese Schienenanbindung erfolgt sein?

Die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wird frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 realisiert sein.

1.2.14. Welche Fahrzeitverkürzung ergibt sich für die Strecke Hamburg – Westerland bei der elektrifizierten Anbindung über Flensburg?

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über Flensburg eine Verkürzung der Fahrzeit von rund 5 Minuten gegenüber einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über die Westküstenstrecke realisiert werden kann.

1.2.15. Müssen dazu Halte an einzelnen Bahnhöfen aufgegeben werden? Falls ja: an welchen und welche Kompensation wäre möglich?

Südlich des ehemaligen Bahnhofes Flensburg-Weiche muss eine direkte Kurve von der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg zur Bahnstrecke Flensburg – Hamburg errichtet werden, wenn für die Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg bei einer Führung über Flensburg eine nennenswerte Fahrzeitverkürzung realisiert werden soll. Ein Halt der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg in Flensburg kann in diesem Fall nicht realisiert werden.

1.2.16. Welche Auswirkungen ergibt eine Leitung der Fernverkehre über Flensburg für die Westküste südlich von Niebüll (Erschließung Brunsbüttel auf dem Schienenweg, Anbindung Büsum, Heide, Husum, St. Peter, etc.)?

Die Orte auf der Westküstenstrecke werden bei einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über die Bahnstrecke Flensburg – Hamburg ausschließlich durch die Regionalexpress-Linie 6 Westerland – Hamburg-Altona bedient.

1.2.16.1. Könnte die Einstellung des Fernverkehrs dazu führen, dass Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen zugunsten der Westküstenstrecke reduziert werden?

Es ist nicht von einer Reduzierung der Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen auf der Westküstenstrecke auszugehen.

1.2.16.2. Welche Auswirkungen ergeben sich für die Anbindung der Orte auf der Westküstenstrecke, die durch Fernverkehrszüge nach Westerland nicht mehr angefahren werden?

Die Orte auf der Westküstenstrecke werden bei einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über die Bahnstrecke Flensburg – Hamburg ausschließlich durch die Regionalexpress-Linie 6 Westerland – Hamburg-Altona bedient.

1.2.16.3. Welche alternative Anbindung wäre denkbar und welche gegebenenfalls zusätzlichen Kosten könnten sich daraus ergeben (z. B. für den Nahverkehrsetat des Landes)

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über die Bahnstrecke Flensburg – Hamburg die auf der Westküstenstrecke entfallenden Verkehrsleistungen im Fernverkehr durch zusätzliche Verkehrsleistungen auf der Sprinter-Regionalexpress-Linie 60 Westerland – Hamburg ersetzt und durch das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH aus den sogenannten Regionalisierungsmitteln (Nahverkehrsmitteln) finanziert werden müssen.

1.2.16.4. Welche Bedeutung spielt der Güterverkehr auf der Westküstenstrecke und welche Auswirkungen könnten sich für ihn ergeben?

Der Güterverkehr spielt auf der Westküstenstrecke ausgenommen der Bedienung der Raffinerie in Hemmingstedt, der Bedienung der Bahnstrecken Brunsbüttel Nord – St. Michaelisdonn und Brunsbüttel Süd – Wilster keine Rolle.

1.2.16.5. Reichen die Kapazitäten der Ostküstenstrecke auch aus um gegebenenfalls zusätzlichen Güterverkehr, soweit er derzeit von Niebüll nach Norden geht, aufzunehmen?

Es ist davon auszugehen, dass die Kapazitäten der Bahnstrecke Flensburg – Hamburg ausreichen, um einzelne zusätzliche Güterzüge aufzunehmen.

1.3 Alternativstrecke Jübek – Husum

Könnte die vorhandene Schienenverbindung über Jübek nach Husum als „Querverbindung“ eine Alternative zur Strecke Flensburg – Niebüll sein?

Die Bahnstrecke Husum – Jübek wird bei Störungen auf der Westküstenstrecke im Streckenabschnitt Husum – Elmshorn bereits heute für die Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg genutzt.

Falls grundsätzlich ja: welche Vor- und Nachteile beständen?

Aufgrund des rund 26 Kilometer langen eingleisigen Streckenabschnitts Husum – Jübek müssen die Züge der Regionalexpress-Linie 74 Husum – Rendsburg – Kiel bei einer Führung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg über die Bahnstrecke Husum – Jübek zwischen Husum und Jübek ausfallen und durch Schienenersatzverkehr ersetzt werden.

2. Elektrifizierung der Bahnverbindungen bis Westerland

2.1. Welche Leistungsanforderungen (Gesamtleistung, Beschleunigungsverhalten) bestehen an Loks, für den Antrieb von Fernverkehrs-, Auto- und Güterzügen die auf der Westküstenstrecke heute verkehren? Ist zukünftig mit anderen Leistungsanforderungen zu rechnen?

Unserer Kenntnis nach sehen die derzeitigen Leistungsanforderungen hinsichtlich der Traktionsleistung und der Beschleunigung den Einsatz einer einzelnen Lokomotive vor den Zügen im Fernverkehr, im Nahverkehr und im Autozug-Verkehr vor, um den fahrplantechnischen Anforderungen Rechnung zu tragen (vor dem Hintergrund ist auch die Ablösung der in Doppeltraktion eingesetzten Diesel-Lokomotiven der Baureihe 218 durch einzeln eingesetzte Diesel-Lokomotiven der Baureihe 245 im Autozug-Verkehr zu sehen).

2.2. Gibt es heute und wird es auch zukünftig mit Diesel angetriebene Lokomotiven geben, die den Anforderungen genügen? Falls ja: welche? Oder ist Elektrifizierung der Westküstenstrecke zwingend erforderlich, weil in absehbarer Zeit keine geeigneten Dieselloks zur Verfügung stehen werden?

Es ist davon auszugehen, dass die vom Hersteller Bombardier Transportation angebotene Plattform TRAXX DE ME und die vom Hersteller Siemens angebotene Plattform Vectron DE grundsätzlich in der Lage sind, die fahrzeugtechnischen Anforderungen lokbespannter Intercity-Züge zu erfüllen.

2.3. Welche Rolle spielt, dass die heute Lok-bespannten IC-Züge nach 2020 langsam auslaufen und durch elektrische Triebzüge ersetzt werden?

Es ist davon auszugehen, dass sich der Ersatz der lokbespannten Intercity-Züge durch neue elektrische Triebwagen des Typs ICE 4 auf das Kernnetz des Fernverkehrs-Netzes von DB Fernverkehr beschränken wird und ein Ersatz der lokbespannten Intercity-Züge im Fernverkehr Westerland – Hamburg durch neue lokbespannte Intercity-Züge erfolgen wird.

2.4. Wie sind die Umweltbelastungen heutiger moderner Elektro- und Dieselloks im Vergleich untereinander und im Vergleich zum alternativen Straßenverkehr zu beurteilen?

Die Umweltbelastungen moderner Elektro-Lokomotiven gegenüber modernen Diesel-Lokomotiven sind grundsätzlich zunächst einmal geringer, weil moderne Elektro-Lokomotiven gegenüber modernen Diesel-Lokomotiven vor Ort keine Emissionen emittieren.

Die Umweltbelastungen moderner Diesel-Lokomotiven gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr sind geringer, aus dem Grund, dass moderne Diesel-Lokomotiven pro gefahrenen Personenkilometer deutlich weniger Diesel-Kraftstoff verbrauchen und somit deutlich weniger Emissionen emittieren als der Motorisierte Individualverkehr.

2.5. Welche Betriebskosten, insbesondere Kosten des Energieverbrauches verursachen die unterschiedlichen Antriebssysteme? In Kostenvergleichen ist die jeweils enthaltene Steuer- und Abgabenbelastung gesondert auszuweisen.

2.6. Wird es in absehbarer Zeit alternative Antriebssysteme geben (Brennstoffzellen, Wasserstoff)?

Das Verkehrsministerium des Landes Niedersachsen und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) planen derzeit, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Bahnstrecke Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude Triebwagen des Typs LINT 54 von Alstom mit Brennstoffzellen einzusetzen.

Ein flächendeckender Einsatz von Lokomotiven und Triebwagen mit Brennstoffzellen ist derzeit nicht absehbar.

Falls ja: wann, mit welchem Leistungspotential, zu welchen Investitionskosten und Betriebskosten?

Die Frage kann seriös erst nach dem Start und der ersten Auswertung des Einsatzes der Triebwagen des Typs LINT 54 von Alstom mit Brennstoffzellen beantwortet werden.

2.7. Ist es möglich spezielle neue Windparke zu errichten und mit Ihnen direkt die Stromversorgung elektrifizierte Strecken zu übernehmen?

Falls ja: welche Vorteile würden dadurch entstehen im Vergleich dazu, den Strom auch dieser Windparke in das überregionale Netz einzuspeisen?

2.8. Ist zu erwarten, dass zum Termin genehmigter, durchfinanzierter und bautechnisch fertiggestellter Elektrifizierungen das Stromnetz immer noch nicht in der Lage ist den in unserer Region aus regenerativen Quellen erzeugten Strom abzuführen?

2.9. Welche besonderen bautechnischen Anforderungen stellt die Elektrifizierung des Hindenburgdammes? Welche Mehrkosten sind dadurch zu erwarten?

Bei einer Elektrifizierung des Hindenburgdammes wird aufgrund der zu erwartenden Windlast der Abstand der zu setzenden Oberleitungsmasten im Vergleich zur Elektrifizierung anderer Bahnstrecken reduziert werden.

Die Frage nach den Investitionskosten beziehungsweise den Mehrkosten kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

2.10. Ist das derzeitige Wagenmaterial des Autozuges weiter verwendbar, wenn die Strecke Niebüll – Westerland mit Oberleitungen elektrifiziert wird?

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland – Niebüll die derzeit eingesetzten Wagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr und Rail Development Corporation (RDC) durch geschlossene Wagen ersetzt werden müssen.

Eine Alternative ist, die bisher während der Überfahrt in den Lkw und in den Pkw verbleibenden Fahrgäste separat in dafür anzuschaffenden Sitzwagen mitzunehmen.

2.11. Welche Aussichten bestehen die Elektrifizierung der Westküstenstrecke auf bestimmten Abschnitten oder insgesamt bis Westerland in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen zu bekommen?

Es ist davon auszugehen, dass die Elektrifizierung der Westküstenstrecke auf bestimmten Streckenabschnitten oder insgesamt bis Westerland keine Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan 2030 finden wird.

Wie sind dazu die Haltungen der zuständigen Ministerien des Bundes und des Landes?

Das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein unterstützt unserer Kenntnis nach eine Elektrifizierung der Westküstenstrecke auf bestimmten Streckenabschnitten oder insgesamt bis Westerland.

2.12. Was sagen die bisherigen Gutachten zur Chance auf eine durchgehend zweigleisige elektrifizierte Marschenbahn?

Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage wird auf das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und die NAH.SH verwiesen.

3. Verbesserung der Bahnanbindung der Westküste bis Westerland beziehungsweise bis zur dänischen Grenze.

3.1. Welche bautechnischen Maßnahmen wären grundsätzlich geeignet, bei einer Betrachtung der gesamten Westküstenstrecke, die Kapazitäten zu erhöhen und die Fahrzeit von Hamburg nach Westerland zu verkürzen (zweites Gleis, Verstärkungen in Teilabschnitten um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen, Signaltechnik, etc.)?

Unserer Auffassung nach kann bei einer Betrachtung der gesamten Westküstenstrecken die Streckenkapazität kurzfristig durch die Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhof Keitum (derzeit in Realisierung) und im Betriebsbahnhof Lehnshallig (bereits realisiert) erhöht werden.

Mittelfristig ist eine deutliche Erhöhung der Streckenkapazität durch die Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen in den Streckenabschnitt Westerland – Morsum (zweigleisiger Ausbau), Klanxbüll – Niebüll (zweigleisiger Ausbau) und Bredstedt – Hattstedt (zweigleisiger Ausbau) möglich.

Im Hinblick auf eine vom Kreis Nordfriesland, vom Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH gewünschte Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg ist bei den Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg eine Verkürzung der Standzeit in Niebüll (zum Beistellen/ Abkuppeln der Kurswagen von und nach Dagebüll) und ein durchgehender Einsatz der Diesel-Lokomotiven im gesamten Streckenabschnitt Westerland – Hamburg Hauptbahnhof zwingend erforderlich.

3.2. Ist die Herstellung der Zweigleisigkeit von Niebüll nach Westerland bautechnisch, hinsichtlich der Verfügbarkeit von Grundstücken und notwendiger Genehmigungen (unter Berücksichtigung von denkbaren Widerständen von Anwohnern) grundsätzlich möglich?

Die Frage kann seriös nur durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz beantwortet werden.

Gegebenenfalls: wo und welche besonderen Probleme sind zu erwarten?

Die Frage kann seriös nur durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz beantwortet werden.

3.3. Sind bei Herstellung der Zweigleisigkeit zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Niebüll und Westerland notwendig? Falls ja: Falls ja: ist dafür Platz vorhanden oder Grunderwerb möglich und können erforderliche Genehmigungen erwartet werden?

Es ist davon ausgehen, dass die in den Bahnhöfen Westerland vorhandenen Bahnsteiggleise nach einer Herstellung der Zweigleisigkeit des Streckenabschnitts Westerland – Niebüll künftig nicht mehr für den Betrieb im Fernverkehr und im Nahverkehr ausreichen werden.

Unserer Auffassung nach kann die Kapazität des Bahnhofs Westerland durch eine Verlängerung der Bahnsteige der Gleise 3 und 4, durch einen zweigleisigen Ausbau im Streckenabschnitt Westerland – Tinum sowie durch eine Umgestaltung der Weichenbereiche zwischen den Bahnsteigen und Tinum erhöht werden

Darüber hinaus sollte die Autozugverladung dergestalt umgebaut werden, dass zwischen der Entladung und der Beladung kein Umsetzen der Autozüge mehr notwendig ist.

3.4. Welcher Investitionsaufwand ist nach heutigem Stand für die durchgängige Herstellung von Zweigleisigkeit von Niebüll bis Westerland zu erwarten?

Die Frage kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

3.5. Welche Vorteile bei Fahrzeiten und Kapazitäten würden entstehen?

Es ist davon auszugehen, dass die Fahrtzeit Westerland – Niebüll von derzeit minimal rund 34 Minuten um rund 6 Minuten auf künftig rund 28 Minuten verkürzt werden kann.

Eine durchgehende Zweigleisigkeit des Streckenabschnitts Westerland – Niebüll kann die Möglichkeit eröffnen, über das derzeitige Verkehrsangebot von zwei Fernverkehrsbeziehungsweise Nahverkehrs-Zügen und zwei Autozügen pro Stunde und pro Richtung weitere Verkehrsleistungen durchzuführen.

3.6. Könnte eine Verlängerung der Ausweichstelle Lehnshallig Verbesserungen bringen?

Unserer Kenntnis nach ist der Betriebsbahnhof Lehnshallig bereits durch eine Verlängerung des Kreuzungsgleises für die gleichzeitige Einfahrt und Ausfahrt von Zügen im Fernverkehr, im Nahverkehr und im Autozug-Verkehr ausgebaut worden.

Falls grundsätzlich ja: wie müsste die Verlängerung beschaffen sein (Länge), welche Kosten würde die Investition verursachen und was konkret wären die Vorteile?

3.7. Könnte die Herstellung von Zweigleisigkeit im Streckenabschnitt Hattstedt – Bredstedt Verbesserungen bringen?

Ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bredstedt – Hattstedt kann die Möglichkeit eröffnen, dort Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg durchzuführen und den Streckenabschnitt Westerland – Husum im Nahverkehr im 30-Minuten-Takt zu bedienen.

Falls grundsätzlich ja: welche Kosten würde die Investition verursachen und was konkret wären die Vorteile?

Die Frage kann seriös erst nach der Durchführung einer Vorentwurfsplanung und einer Entwurfsplanung zu beantwortet werden.

3.8. Welche Rolle spielen die Probleme in Niebüll am Bahnübergang Gather Landstraße und wie lassen sie sich lösen?

Es ist davon auszugehen, dass mit einer weiteren Steigerung der Verkehrsleistungen auf den Streckenabschnitten Westerland – Niebüll und Toendern – Niebüll die Schließzeiten am Bahnübergang Gather Landstraße in Niebüll weiter zunehmen werden.

Unserer Auffassung nach ist hinsichtlich einer Lösung der Schließzeiten am Bahnübergang Gather Landstraße in Niebüll vorab einmal zu klären, wie die Verkehrsführung des Motorisierten Individualverkehrs und davon abhängig eine Auflösung des Bahnübergangs Gather Landstraße erfolgen soll.

3.9. In welchem Umfang bestimmt der derzeitige Taktfahrplan die Fahrzeit zwischen Hamburg und Westerland?

Der derzeitige Integrale Taktfahrplan auf der Westküstenstrecke ist seinerzeit unter anderem auf Initiative des Fahrgastverbandes PRO BAHN eingeführt worden. Aufgrund der im Integralen Taktfahrplan vorgesehenen Standzeit im Taktknoten Heide verlängert sich die Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg in Nord-Süd-Richtung um rund 4 Minuten und in Süd-Nord-Richtung um rund 2 Minuten.

3.10. Welche Fahrzeiten wären möglich wenn man sich vom Taktfahrplan komplett lösen könnte?

Mit einer Aufgabe der im Integralen Taktfahrplan vorgesehenen Standzeit im Taktknoten Heide kann die Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg in Nord-Süd-Richtung um rund 4 Minuten und in Süd-Nord-Richtung um rund 2 Minuten verkürzt werden.

3.11. Falls ein veränderter Taktfahrplan Vorteile bringen könnte, ist es realistisch in absehbarer Zeit zu einem Fahrplan zu gelangen, der die speziellen nordfriesischen Anforderungen besser berücksichtigt?

Es ist davon auszugehen, dass eine Realisierung der oben dargestellten Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg in Nord-Süd-Richtung um rund 4 Minuten und in Süd-Nord-Richtung um rund 2 Minuten ausschließlich im Rahmen einer Überplanung der gesamten Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg-Altona/ – Hamburg Hauptbahnhof möglich ist.

Es ist anzumerken, dass die Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg-Altona auch nach der oben dargestellten Verkürzung der Fahrzeit bei rund 2 Stunden und 55 Minuten liegen wird, auf die Bahnstrecke Westerland – Hamburg Hauptbahnhof bezogen bei rund 3 Stunden und 15 Minuten.

Der Fokus einer vom Kreis Nordfriesland, vom Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH gewünschten Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg ist folglich auf eine stärkere Produktdifferenzierung zu legen.

Im Rahmen einer stärkeren Produktdifferenzierung stellt die Regionalexpress-Linie 6 Westerland – Hamburg-Altona auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg weiter die grundlegende Erschließung sicher, während die Sprinter-Regionalexpress-Linie 60 Westerland – Hamburg und die Verkehrsleistungen im Fernverkehr Westerland – Hamburg die schnelle Anbindung von Westerland, Dagebüll und Niebüll an den Taktknoten Hamburg sicherstellen.

Mit gezielten Maßnahmen bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur ist eine Verkürzung der Fahrtzeit auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg Hauptbahnhof von derzeit rund 3 Stunden und 20 Minuten auf künftig rund 2 Stunden und 40 Minuten möglich.

3.12. Hat die Verlegung des Bahnhofes Altona Auswirkungen für die nordfriesischen Belange?

Es ist davon auszugehen, dass sich das Umsteigen von und nach Westerland, Dagebüll und Niebüll in und aus weiterführenden Fernverkehrs-Zügen nach Realisierung des neuen Fernbahnhofes Hamburg-Altona Nord künftig vom Hamburger Hauptbahnhof nach Hamburg-Altona Nord verlagern wird.

Folglich wird der Umsteigevorgang für Fahrgäste von und nach Westerland, Dagebüll und Niebüll künftig entspannter und die Anzahl der Umsteiger im Fernverkehr im Hamburger Hauptbahnhof niedriger ausfallen.