

Hintergrund

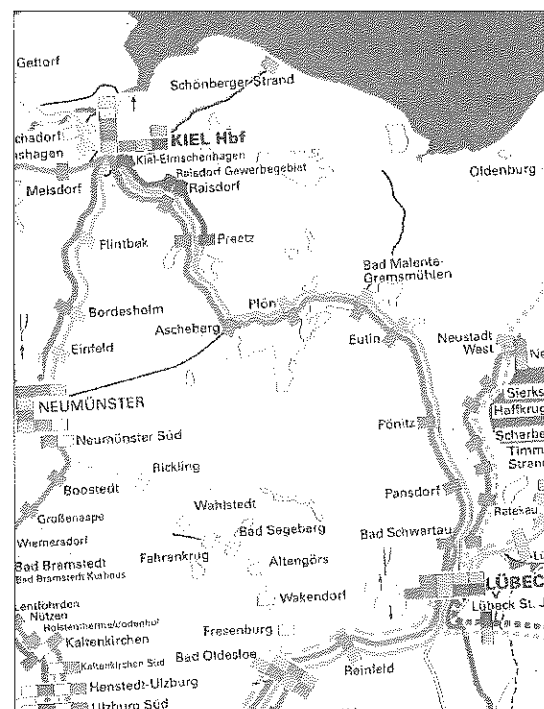
Der Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Lübeck wird seit mittlerweile über 15 Jahren durch das Land und die DB AG vorangetrieben und erfreute sich bisher einer breiten politischen Unterstützung. Aufgrund der großen Zeitspanne zwischen der Entwicklung der Grundkonzeption und der entgeltigen Umsetzung der Konzeption wird die frühere bei allen Akteuren vorhandene positive Grundstimmung inzwischen durch eine im Kreis Plön einer Ablehnung des neuen Konzeptes bei einige Kommunen überlagert. Dies hängt auch damit zusammen, dass das nach Vollendung des ersten Bauabschnittes (Ausbau Preetz-Ascheberg, Ausbau des Bahnhofes Plön, Neubau Kreuzungsbahnhof Kiel-Elmschenhagen) gefahrenen Interimskonzept von den Fahrgästen hier mittlerweile positiv bewertet wird.

Entwicklung des Projektes

Seit 1998 wird die Idee einer deutlichen Beschleunigung des Bahnverkehrs zwischen Kiel und Lübeck vorangetrieben. Die Anbindung der Taktknoten Kiel und Lübeck eines noch aufzubauenden integralen Taktfahrplans stellte sich sehr schnell als zentraler Bestandteil des Projektes heraus. Daraus entstand eine Zielfahrzeit von unter einer Stunde, um beide Taktknoten anzubinden und auch ein deutliches Zeichen für die Verbindung der beiden größten Städte des Landes zu setzen. Zunächst wurden Konzepte diskutiert, die den Einsatz von 160 km/h schnellen Dieseltriebwagen und eine Verlängerung des zweigleisigen Abschnittes Eutin-Malente bis nach Plön zur Folge hatten. Auf Basis eines von ProBahn (Herr Busche) erstellten Konzeptes wurde dann eine deutlich abgespeckte Variante entwickelt, die unter Verzicht auf die Halte in Raisdorf und Preetz, einen kürzeren zweigleisigen Abschnitt zwischen Bad Malente-Gremsmühlen und Timmdorf vorsah und nur noch die Notwendigkeit von 140 km/h schnellen beinhalten (160 km/h schnelle Triebwagen waren zum damaligen Zeitpunkt nicht zu akzeptablen wirtschaftlichen Bedingungen verfügbar). Der Wegfall der Halte in Raisdorf und Preetz sollte durch eine zusätzliche Regionalbahn Kiel-Preetz kompensiert werden. Die unten stehende Abbildung zeigt die wichtigsten Parameter dieser Grundkonzeption auf:

Grundkonzeption Ausbau Kiel-Lübeck wie in 2001 vereinbart:

- Ein schneller Regionalexpress mit Anbindung der Taktknoten Kiel und Lübeck und Zwischenhalten nur in Plön, Bad Malente-Gremsmühlen und Eutin (60 min-Takt);
- Eine Regionalbahn Kiel-Lübeck mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen (60 min-Takt);
- Eine zusätzliche Regionalbahn Kiel-Preetz (60 min-Takt)
- Hierfür weitgehende Ertüchtigung der Strecke auf 140 km/h
- 2,7 km langer zweigleisiger Abschnitt zwischen Timmdorf und Bad Malente-Gremsmühlen;
- Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofes in Plön
- Neubau eines Kreuzungsbahnhofes in Kiel-Elmschenhagen





Planungsgeschichte

Dieses Betriebsprogramm war in der Folge Gegenstand einer 2001 abgeschlossenen Planungsvereinbarung zwischen Land und DB Netz AG. Die Investitionen sollten mit Finanzmitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Länderquote) umgesetzt werden und bis 2004 realisiert werden. Kurz vor Baubeginn stieg die DB Netz AG aus dem Projekt aus. Die dann zur Verfügung stehenden Mittel wurden für die Elektrifizierung Hamburg-Lübeck eingesetzt.

Es kristallisierte sich schnell heraus, dass innerhalb einer Finanzierungsperiode der auf 5 Jahre angelegten Länderquoten (ca. 25 Mio. €) des BSchWAG keine Umsetzung des Gesamtkonzeptes möglich ist. Daher wurde 2005/2006 ein Teilprojekt (1. Bauabschnitt) entwickelt, mit dem bereits Verbesserungen auf der Strecke erzielt werden können, ohne dass Investitionen getätigt werden müssen, die nicht im Einklang mit dem Gesamtprojekt standen.

Die 2008 bis 2010 durchgeführten Baumaßnahmen ermöglichten zum Sommerfahrplan 2010 die Umsetzung eines Interimsfahrplans mit u.a. folgenden Verbesserungen:

- Zwei stündliche Verbindungen zwischen Kiel und Lübeck;
- Neuer Haltepunkt Kiel-Elmschenhagen
- Begegnungen der Züge u.a. neu in Plön; dadurch Aufwertung des Stadtverkehrs.

Deutliche Verschlechterungen ergaben sich in Pönitz (nur noch ein Halt pro Stunde und Richtung). In Ascheberg wurde wie bisher stündlich gehalten, allerdings nur mit der langsameren Regionalbahn, was dort für Proteste sorgte. Um Härten im morgendlichen Schülerverkehr zu vermeiden, wurden sowohl in Pönitz, als auch in Ascheberg Halte je eines Regional-Expresses umgesetzt. Zum Zeitpunkt der Einweihung des ersten Bauabschnittes wurde eine Realisierung der zweiten Ausbaustufe und damit des Gesamtprojektes bis 2014 angekündigt.

Wenige Zeit später teilte die DB Netz AG dem Land dann allerdings mit, dass eine Realisierung der 2. Ausbaustufe erst bis Ende 2016 erfolgen konnte. Unabhängig davon musste die Planung aktualisiert werden. Es wurde mit Gesamtkosten von über 60 Mio. € für den zweiten Bauabschnitt gerechnet.

Es war zum damaligen Zeitpunkt klar, dass eine Maßnahme im entsprechenden Finanzierungsumfang nicht finanzierbar und aufgrund fehlender Fahrzeuge (im Verkehrsvertrag Netz Ost, der 2019 endet wurden Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h beschafft) auch nicht sinnvoll umsetzbar war. Die LVS entwickelte daraufhin in Zusammenarbeit mit DB Netz und DB Regio eine abgespeckte Variante für den Verkehr mit 120 km/h schnellen Triebwagen unter Verzicht auf die Zweigleisigkeit Bad Malente-Timmdorf und einige weitere Ausbauten an besonders neuralgischen Punkten. Die Investitionskosten konnten auf geschätzt 30 Mio. € gesenkt werden.

Finanzierung

In der Folge haben Land und DB Planungsverträge zur Vorplanung und zur Entwurfsplanung geschlossen. Nach durchgeführter Vorplanung erhöhten sich die Investitionskosten auf ca. 48 Mio. €. Die Planungen wurden aus Bundesmitteln nach LuFV 8.7 finanziert.

Die Finanzierung ist derzeit wie folgt geplant:

- LuFV 8.7-Mittel des Bundes: 31 Mio. €
- Weitere LuFV-Mittel für Ersatzinvestitionen: 7,5 Mio. €
- Landesmittel aus Nahverkehrsmitteln des Landes: 9,5 Mio. €

Momentan wird darüber verhandelt, was passiert, wenn weitere Kostensteigerungen auftreten. Da aus Landessicht keine weiteren Mittel zur Verfügung gestellt werden können könnte eine Aufteilung des Projektes erforderlich werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten dann weitere LuFV 8.7-Mittel des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Die Gesamtmaßnahme wäre dann allerdings erst frühestens 2019 fertig.

Aktueller Planungsstand

Die DB Netz AG führt gerade die Entwurfsplanung durch. Im vergangenen Jahr fanden insbesondere umfangreiche Bodenuntersuchungen statt. Die Entwurfsplanung wird allerdings nur zu Ende geführt, wenn eine Einigung über den Umgang mit Kostensteigerungen erzielt wird. Mit der Planungen der Bauarbeiten, die längere Streckensperren zur Folge haben werden, wurde begonnen. Die Bauarbeiten sollten 2015 beginnen und schwerpunktmäßig im Jahr 2016 stattfinden. Die nebenstehende Karte stellt die vorgesehenen Baumaßnahmen dar:

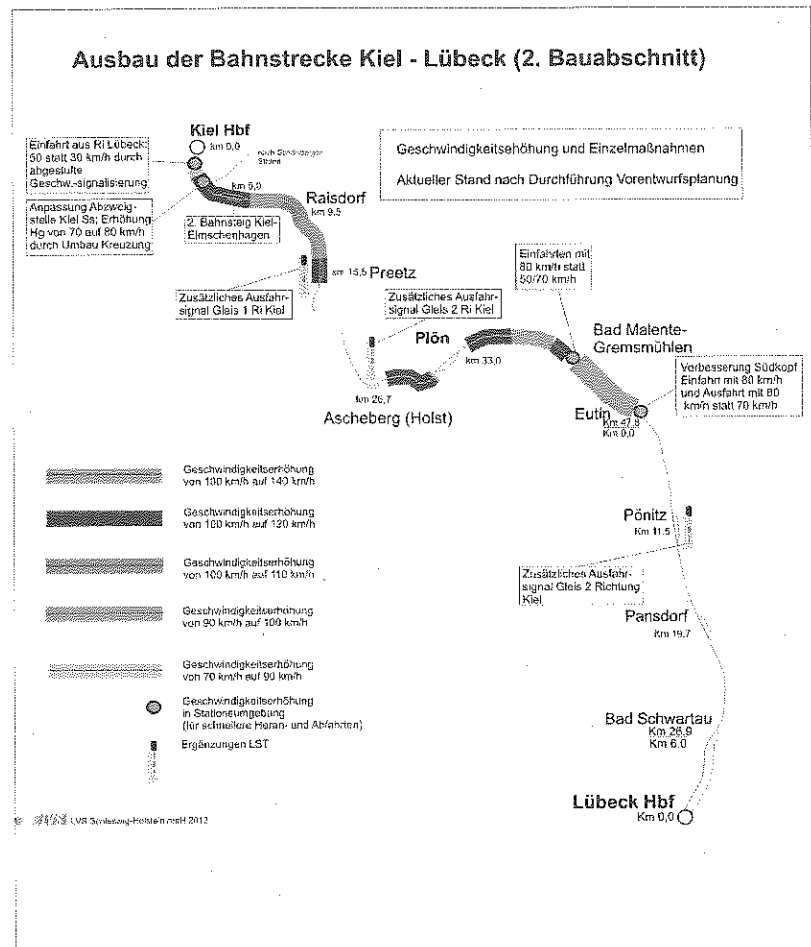
Bei den Baumaßnahmen handelt es sich überwiegend um eine Verbesserung des heutigen Gleises (Ober- und Unterbau). Gleisradien werden in geringem Umfang angepasst um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen (die Verschiebung zur heutigen Trasse ist aber Minimal).

Einige kleinere Brückenbauwerke und Stützwände müssen neu gebaut werden. Im Zuge der Modernisierung ist auch die barrierefreie Ertüchtigung des Bahnhofes in Ascheberg vorgesehen.

Auswirkungen des neuen Fahrplans

Nach Durchführung der Modernisierungsarbeiten zwischen Kiel und Lübeck kann ab Ende 2016 die Streckengeschwindigkeit in vielen Bereichen der Strecke deutlich angehoben werden. Es wird dann erstmals ein stündlich verkehrender schneller Regionalexpress Kiel – Lübeck angeboten, der die beiden größten Städte des Landes in 56 Minuten verbindet und damit gleichzeitig auch die beiden Taktknoten in Kiel und Lübeck bedient. Die Auswirkungen der damit möglichen deutlich verbesserten Umsteigebeziehungen werden landesweit zu spüren sein.

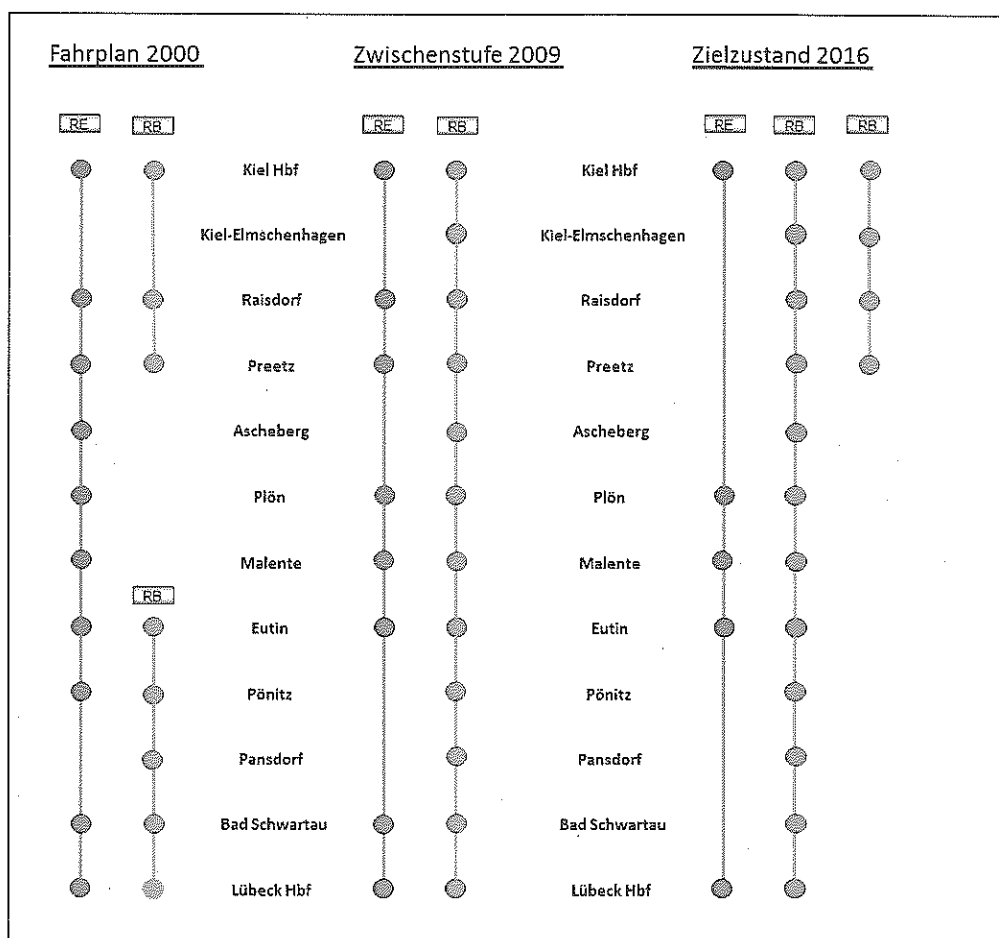
Der neue Taktknoten Kiel Hbf ermöglicht deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen aus Lübeck nach Rendsburg – Schleswig – Husum (und weiter nach Sylt) und nach Eckernförde. Die Fahrzeitverkürzungen betragen hier etwa 30 Minuten. Das 15 Minuten schnellere Erreichen des Taktknotes in Lübeck Hbf von Kiel verbessert auch die Reisezeiten zwischen Kiel und Rat-



zeburg, Mölln, Büchen und Lauenburg um diese Zeit (in der Anlage 1 sind die beiden Taktknoten dargestellt).

Der neue schnelle RE wird allerdings nur noch in Plön, Bad Malente-Gremsmühlen und Eutin halten. Weitere Halte sind nicht möglich, da dann die Anschlüsse in Kiel und/oder Lübeck nicht mehr erreicht werden. Zur Kompensation wird zwischen Kiel und Preetz eine neue stündlich verkehrende Regionalbahn eingesetzt. Die heutige Regionalbahn Kiel – Lübeck mit Halt an allen Station bleibt bestehen und bekommt deutlich verbesserte Fahrzeiten.

Die unten stehende Grafik zeigt die Entwicklung des Fahrplanangebotes:



Durch das neue Fahrplanangebot entfällt der derzeit angebotene 30-min-Takt zwischen Preetz und Plön (weiter Richtung Lübeck). Dieser wird seit Mitte 2010 auf der Schiene angeboten und ist Resultat einer Kompromißlösung für den Interimsfahrplan gewesen. Raisdorf wird zwar weiterhin im 30-min-Takt nach Kiel und Preetz angebunden sein, doch der Halt des Regionalexpress entfällt und daher bleibt nur noch eine stündliche Verbindung nach Plön – Lübeck bestehen. In Plön werden sich die Züge nicht mehr wie heute zu den Minuten 15 und 45 begegnen, sondern versetzt fahren, was Anpassungen bei der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus erfordert. Gleichzeitig können in Preetz die Verknüpfungen mit dem Stadtbus an der Begegnung der Züge zur vollen und zur halben Stunde ausgerichtet werden.

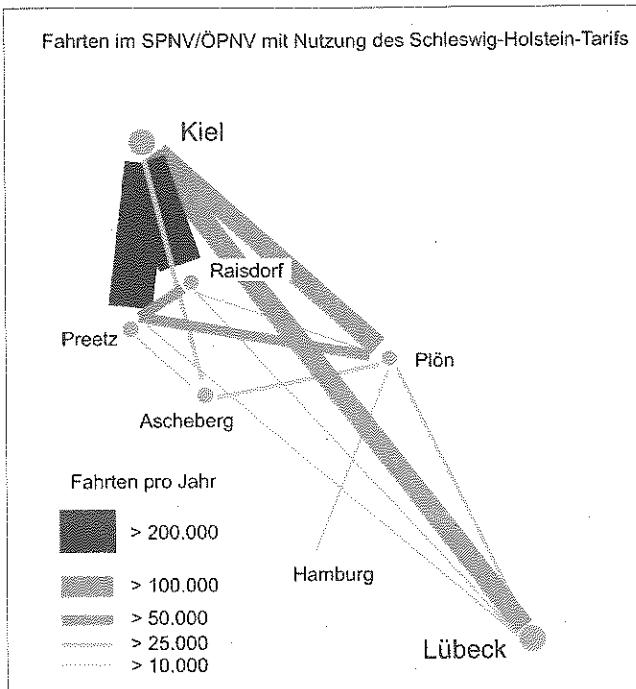
Das zukünftige Fahrplanangebot hat die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden größten Städten des Landes und den Ausbau des integralen Taktfahrplans in Schleswig-Holstein im Fokus. Es bietet für alle Verkehrsbeziehungen weiterhin mindestens einen

Stundentakt. Da Raisdorf, Preetz und Plön weiterhin zwei Züge pro Stunde nach/aus Kiel haben werden, sind die wichtigen Pendlerbeziehungen des Kreises Plön nach Kiel besonders berücksichtigt.

Derzeitige Nutzung des Bahnangebotes

Für die Betrachtung der Pendlerbeziehungen aus dem Kreis Plön wurde eine genauere Betrachtung der derzeitigen Reisendenströme unternommen:

Die Pendlerbeziehungen aus dem Kreis Plön werden vom Großraum Kiel dominiert. Dies schlägt sich auch in der Nutzung des Bahnangebots nieder. Laut Entwurf des RNVP des Kreises Plön in dem Auswertungen des Schleswig-Holstein-Tarifs dargestellt sind, fahren derzeit jeweils über 200.000 Menschen pro Jahr zwischen Preetz und Kiel, bzw. Raisdorf und Kiel. Weitere über 100.000 Menschen pro Jahr nutzen die Bahnverbindung zwischen Plön und Kiel. Demgegenüber spielen die Verbindungen in Richtung Lübeck eine deutlich geringere Rolle (siehe nebenstehende Grafik).



Zwischen Kiel und Lübeck sind allein (d.h. bei Berücksichtigung der jeweiligen Kerngebietstarifzonen 4000 und 6000) über 100.000 Fahrgäste pro Jahr unterwegs. Wenn weitergehende Fahrten berücksichtigt werden (beispielsweise in Richtung Ratzeburg, Mölln oder nach Mecklenburg-Vorpommern) dürften es noch deutlich mehr Fahrgäste sein. Die weitere Verbesserung von Fahrzeiten und Anschlussbeziehungen dürfte hier zu einer weiteren deutlichen Steigerung führen können.

Detaillierte Betrachtung der Auswirkungen des neuen Fahrplanangebotes auf die Stationen

Kiel Hbf

Deutliche Beschleunigung des stündlichen RE Kiel-Lübeck von heute 68 Minuten auf 56 Minuten. Anschlüsse aus/nach Rendsburg-Schleswig-Husum, Gettorf-Eckernförde, Flintbek-Bordesholm-Neumünster-Hamburg, Kieler Ostufer-Schönkirchen-Schönberger Stand. Künftig zweistündliche Regionalbahnen nach Kiel-Elmschenhagen, Raisdorf, Preetz (davon eine weiter mit Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen nach Lübeck).

Kiel-Elmschenhagen

Künftig zwei stündliche Regionalbahnen nach Kiel bzw. Preetz. Verbesserte Anschlüsse in Kiel Hbf in Richtung Flintbek-Bordesholm-Neumünster-Hamburg.

Schwentinental

Schwentinental wird weiterhin halbstündlich nach Kiel (und neu auch nach Kiel-Elmschenhagen) und nach Preetz Zugverbindungen aufweisen. Die Fahrzeit nach Kiel wird



zwischen 12 und 14 Minuten betragen (heute 9 Minuten beim RE, 16 Minuten bei der RB); nach Preetz bleibt die Fahrzeit unverändert. Darüber hinausgehend wird es stündlich einen Zug nach Plön, Eutin und Lübeck geben. Die Fahrzeit nach Lübeck beträgt neu 70 Minuten (heute 59 Minuten). Für einen möglichen Haltepunkt Schwentinental Ostseepark könnte ein Halbstundentakt in Richtung Kiel, Kiel-Elmschenhagen, Schwentinental und Preetz angeboten werden.

Preetz

Von Preetz ausgehend werden weiterhin halbstündlich Verbindungen nach Raisdorf und Kiel angeboten. Die Fahrzeit in Richtung Kiel beträgt heute 15 Minuten (RE) bzw. 23 Minuten (RB). In Zukunft wird eine RB mit einer Fahrzeit von 17 Minuten und eine weitere mit einer Fahrzeit von 22 Minuten angeboten. In Richtung Plön und Eutin – Lübeck wird eine stündliche Verbindung angeboten. Zwischen Preetz und Lübeck verlängert sich die Fahrzeit von heute 52 Minuten auf 62 Minuten. Durch die Kreuzung der in Preetz haltenden Züge zur Minute 00 und 30 können weiterhin ideale Verbindungen auf den Stadtbus hergestellt werden.

Ascheberg

Am Fahrplanangebot in Ascheberg ändert sich nichts. Allerdings können die Fahrzeiten in Richtung Kiel deutlich reduziert werden (Beschleunigung um 6 Minuten von heute 35 min auf 29 min) Es bleibt bei den stündlichen Verbindungen in Richtung Lübeck und Kiel. Der heute noch mögliche RE-Halt für den Schülerverkehr (7.08 Uhr ab Ascheberg) nach Plön muss durch Busse ersetzt werden.

Plön

Plön erhält stündlich eine schnelle Verbindung nach Kiel (ohne Zwischenhalt). Die Fahrzeit wird neu nur noch 20/21 Minuten betragen (heute 29 Minuten). In Richtung Eutin – Lübeck bleibt es bei der Kombination aus RE und RB, die sich zu einem Halbstundentakt ergänzen. In Richtung Preetz – Raisdorf wird es nur noch eine stündliche Verbindung geben. Da sich die Züge nicht mehr in Plön, sondern in Ascheberg begegnen, entfällt die seit 2010 bestehende Möglichkeit des Taktknotens Bahn-Stadtbus in Plön, es müssen jetzt wieder richtungsbezogene Anschlüsse hergestellt werden.

Bad Malente-Gremsmühlen

Das derzeitige Angebot bleibt bestehen. Die Verbindung nach Kiel wird deutlich schneller (heute 40 Minuten, zukünftig 29 Minuten).

Eutin

Das Fahrplanangebot bleibt bestehen. Die Verbindung nach Kiel wird um ca. 11 Minuten schneller. Da der Regionalexpress nach Lübeck künftig in Bad Schwartau durchfahren soll, entfällt eine der beiden stündlichen Verbindungen zwischen Eutin und Bad Schwartau.

Pönitz und Pansdorf

Keine Veränderungen. Der Fortbestand des RE-Haltes um 7.20 Uhr nach Eutin-Kiel (Schülerverkehr) muss noch geprüft werden.

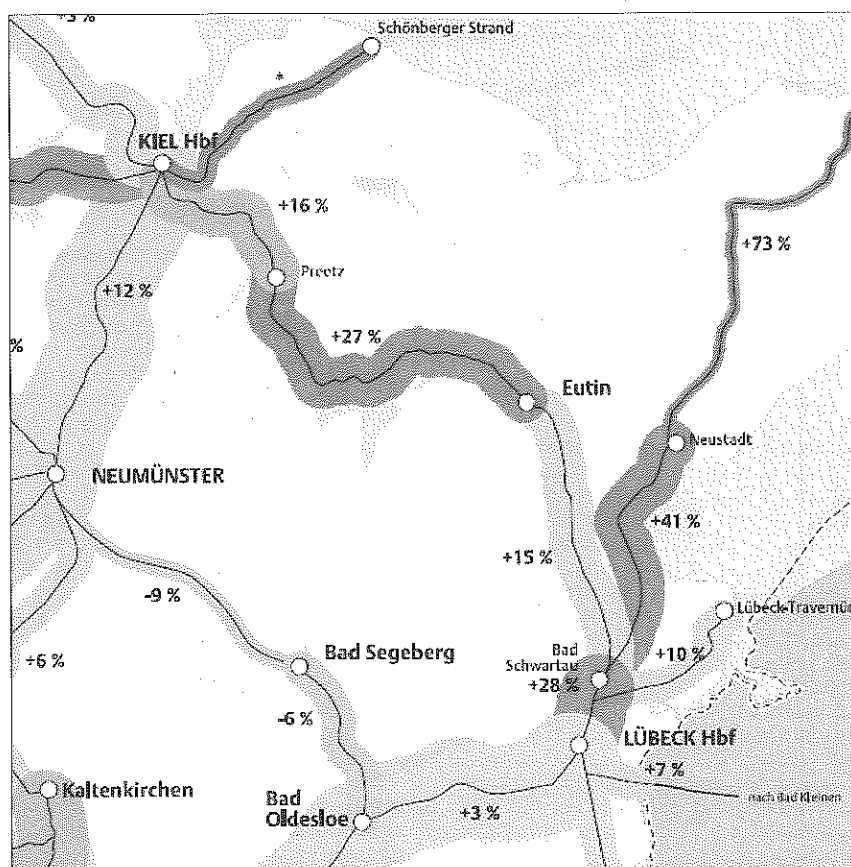
Bad Schwartau

Es entfällt eine der beiden stündlichen Verbindungen nach Eutin-Plön-Kiel. In Richtung Lübeck verkehrt in gleicher Zeitlage eine Regionalbahn aus Neustadt kommen. Kiel ist weiterhin stündlich zu erreichen (Fahrzeit allerdings um ca. 15 Minuten länger).

Ausblick

Der nach Fertigstellung der 2. Ausbaustufe für Ende 2016 vorgesehene Bahnfahrplan zwischen Kiel und Lübeck ist durch eine feinere Differenzierung verschiedener Fahrtwünsche mittels verschiedener Zugangebote geprägt. Für Verbindungen zwischen den beiden größten Städten des Landes gibt es neu einen in die ITF-Knoten Kiel und Lübeck eingebundenen schnellen Regionalexpress, der im Kreis Plön nur in Plön halten wird. Die wichtigen Penderbeziehungen von Raisdorf und Preetz nach Kiel erhalten einen Halbstundentakt mit Regionalbahnen. Eine dieser beiden Regionalbahnen fährt von Preetz aus in Stundentakt weiter nach Ascheberg und Plön (-Eutin-Lübeck) und bietet somit einen stündlichen Basisangebot für Binnenverkehre entlang der Bahnlinie im Kreis Plön. Das neue Angebot ist für den Kreis Plön mit Nachteilen verbunden, die wichtigsten Penderbeziehungen wurden jedoch angemessen berücksichtigt und verschlechtern sich nicht. Die Verbindung Plön – Kiel wird deutlich beschleunigt.

Die im Rahmen der Erarbeitung des LNVP 2013-2017 unternommenen Fahrgastprognosen attestieren dem Ausbauvorhaben deutlich positive Auswirkungen auf die Nachfrage, wie aus der nebenstehenden Darstellung zu erkennen ist.



Jochen Schulz

07.02.2014



Anlage 1

