

# LNVP bis 2027

## Kurzfassung

16.12.21



Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ein Überblick.....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
1.1	Maßnahmen bis Ende 2026 .....	4
<b>2</b>	<b>Projekte nach Kreisen und kreisfreien Städten .....</b>	<b>7</b>
2.1	Dithmarschen .....	7
2.2	Flensburg .....	7
2.3	Herzogtum Lauenburg .....	7
2.4	Kiel .....	8
2.5	Lübeck.....	8
2.6	Neumünster.....	8
2.7	Nordfriesland.....	9
2.8	Ostholstein .....	9
2.9	Pinneberg.....	10
2.10	Plön .....	10
2.11	Rendsburg-Eckernförde.....	11
2.12	Schleswig-Flensburg.....	11
2.13	Segeberg.....	12
2.14	Steinburg.....	12
2.15	Stormann.....	12
<b>3</b>	<b>Allgemeine Maßnahmen .....</b>	<b>13</b>
3.1	Verbesserungen für Qualität und Pünktlichkeit.....	13
3.2	Neue Stationen.....	13
3.3	Stationsausbau-/Stationsmodernisierung .....	14
3.4	Barrierefreiheit.....	14
3.5	Klimaneutraler SPNV .....	15
3.6	Ergänzende Verkehre .....	15
3.7	Tarif und Vertrieb.....	15
3.8	Finanzierung.....	15

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersicht Maßnahmen bis Ende 2026 .....	5
Abbildung 2	Übersicht Maßnahmen ab 2027 .....	6
Abbildung 3:	Übersicht mögliche Stationen .....	14

# 1 Zusammenfassung

Der landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) zeigt die Strategie des Landes Schleswig-Holstein für den Nahverkehr, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr auf. Der Plan wurde für das MWVATT durch die NAH.SH erstellt. Im Juni 2021 wurde Entwurf vorgestellt, anschließend bestand für Verbände und Gebietskörperschaften während zweieinhalb Monaten die Möglichkeit zur Stellungnahme. 290 Stellungnahmen wurden bearbeitet und werden durch die NAH.SH individuell beantwortet.

Der LNVP entstand mit der Maßgabe einen ambitionierten und realistischen Plan für die kommenden Jahre darzustellen. Dabei ist zu beachten, dass der finanzielle Gestaltungsrahmen nach heutigem Stand begrenzt ist. Die begrenzten absehbar zur Verfügung stehenden Mittel und der verkehrliche Nutzen der Projekte für Fahrgastgewinne, die Resilienz des Bahnnetzes waren Grundlagen für eine Prioritätenbildung bei den Projekten. Dieses Projektranking ist ein Novum des LNVP. Sollten zusätzliche Mittel für den Nahverkehr bereitgestellt werden, dann zeigt der LNVP eine Vielzahl weiterer Projekte auf.

Die zentralen Ziele des LNVP sind:

- die Nachfrage im SPNV zu steigern
- die Pünktlichkeit und Qualität deutlich zu verbessern
- die Barrierefreiheit weiter auszubauen
- den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern
- den öffentlichen Verkehr klimaneutral zu machen und
- die Folgen der Corona-Pandemie zu überwinden.

Viele Projekte, die die Nachfrage im SPNV steigern werden, sind im LNVP beschrieben. Mit den bis Ende 2026 vorgesehenen Maßnahmen sollte es möglich sein, die Nachfrage gegenüber 2019 um ca. 20 % zu steigern. Ein Ziel, das vor dem Hintergrund der aktuellen coronabedingt deutlich niedrigeren Fahrgastzahlen umso ambitionierter ist.

Maßnahmen für die Steigerung der Qualität spielen eine große Rolle. Hier ist in den vergangenen Jahren die Geduld vieler Bahnkunden über Gebühr strapaziert worden. Eine größere Zuverlässigkeit ist unabdingbar. Bei der Barrierefreiheit gilt es, den bereits recht hohen Umsetzungsgrad weiter zu verbessern. Neue Bahnstationen und hochwertige Buslinien sollen den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Hierzu gehören auch Verbesserungen im Bereich Tarif und Betrieb.

Mit den beschriebenen Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist es absehbar, dass ab 2030 der SPNV vollständig klimaneutral betrieben werden kann. Damit wäre der Nahverkehr auf der Schiene der erste weitgehend klimaneutrale Verkehrsträger.

Der LNVP thematisiert die Finanzierung des Nahverkehrs und zeigt einige Wege auf, wie diese langfristig durch neuartige Finanzierungsinstrumente ergänzt werden könnte.

Im Beteiligungsprozess der von Ende Juni bis Mitte September 2021 lief, wurde die weite Spanne der aufgenommenen Projekte sehr positiv bewertet. Kritik gab es an manchen Prioritätensetzungen. Von den Umwelt- und Verkehrsverbänden wurden noch ambitioniertere Pläne gefordert.

Die Stellungnahmen wurden, wenn möglich eingearbeitet und Projekte herausgestellt (Verstärkung RE 1 Hamburg-Büchen, Taktverdichtung Lübeck-Fehmarn, Taktverdichtung Husum-Niebüll). Die grundsätzlichen Linien und Prioritätensetzungen wurden beibehalten.

Die Befassung des landesweiten Nahverkehrsplans im Kabinett fand am 30.11.2021 statt. Im Landtag wird der LNVP dann in der Sitzungswoche vom 15. bis 16.12 beraten.

Damit ist der LNVP wie vorgesehen im Jahr 2021 auf den Weg gebracht worden und gilt bis 2027.

Der LNVP zeichnet einen ebenso ambitionierten wie auch realistischen Entwicklungspfad für den Nahverkehr allgemein und insbesondere den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein auf. Er gilt

formal bis Ende 2026, da aber für größere Projekte frühzeitig die Weichen gestellt werden müssen, zeigt der LNVP auch auf, welche Projekte ab 2027 notwendig sind. Im LNVP werden die Projekte priorisiert.

## **1.1 Maßnahmen bis Ende 2026**

Bis Ende 2026 werden bedeutsame Nahverkehrsprojekte in Schleswig-Holstein umgesetzt: Besonders bedeutsam ist die Realisierung der S 21 nach Quickborn, Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen. Durch einen Streckenausbau zwischen Kiel und Preetz sind Angebotsverbesserungen auf dieser Strecke möglich. Auch ein Expresszugkonzept zwischen Neumünster und Norderstedt wird umgesetzt. Fertiggestellt werden die Streckenreaktivierungen Wrist - Kellinghusen, Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen und Hein-Schönberg.

Der Einstieg in einen weitestgehend klimaneutralen Nahverkehr auf der Schiene erfolgt durch die Inbetriebnahme der batterieelektrischen Triebwagen BEMU, die ab Ende 2022 die LINT-Triebwagen auf vielen Strecken ersetzen werden. Um schnelle Nachlademöglichkeiten zu schaffen, muss die vorhandene Oberleitung ergänzt werden und in Heide, Husum und Tönning leistungsfähige Nachladeinfrastruktur mit Oberleitungsinselanlagen aufgebaut werden.

Bereits ab Ende 2022 werden im so genannten E-Netz Ost Fahrplanausweitungen vorgenommen. Hiervon profitieren Lübeck und ihr Umland in ganz besonderem Maße. Schon zum Fahrplanwechsel 2021/22 wird der Takt der Hamburger-S-Bahn in Richtung Aumühle in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit verdichtet. Weitere Taktverdichtungen sollen folgen. Zwischen Hamburg und Büchen sollen 2025/26 längere Züge eingesetzt werden.

Wenn bundesweit der Fernverkehr nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 andere Fahrplanlagen erhält, wird es möglich sein, das Angebot im Korridor Hamburg – Pinneberg – Elmshorn neu zu ordnen und einen Zug zusätzlich zum Hamburger Hauptbahnhof fahren zu lassen. Tornesch und Pinneberg erhalten dann neu einen 30-min-Takt mit Regionalzügen zum Hauptbahnhof.

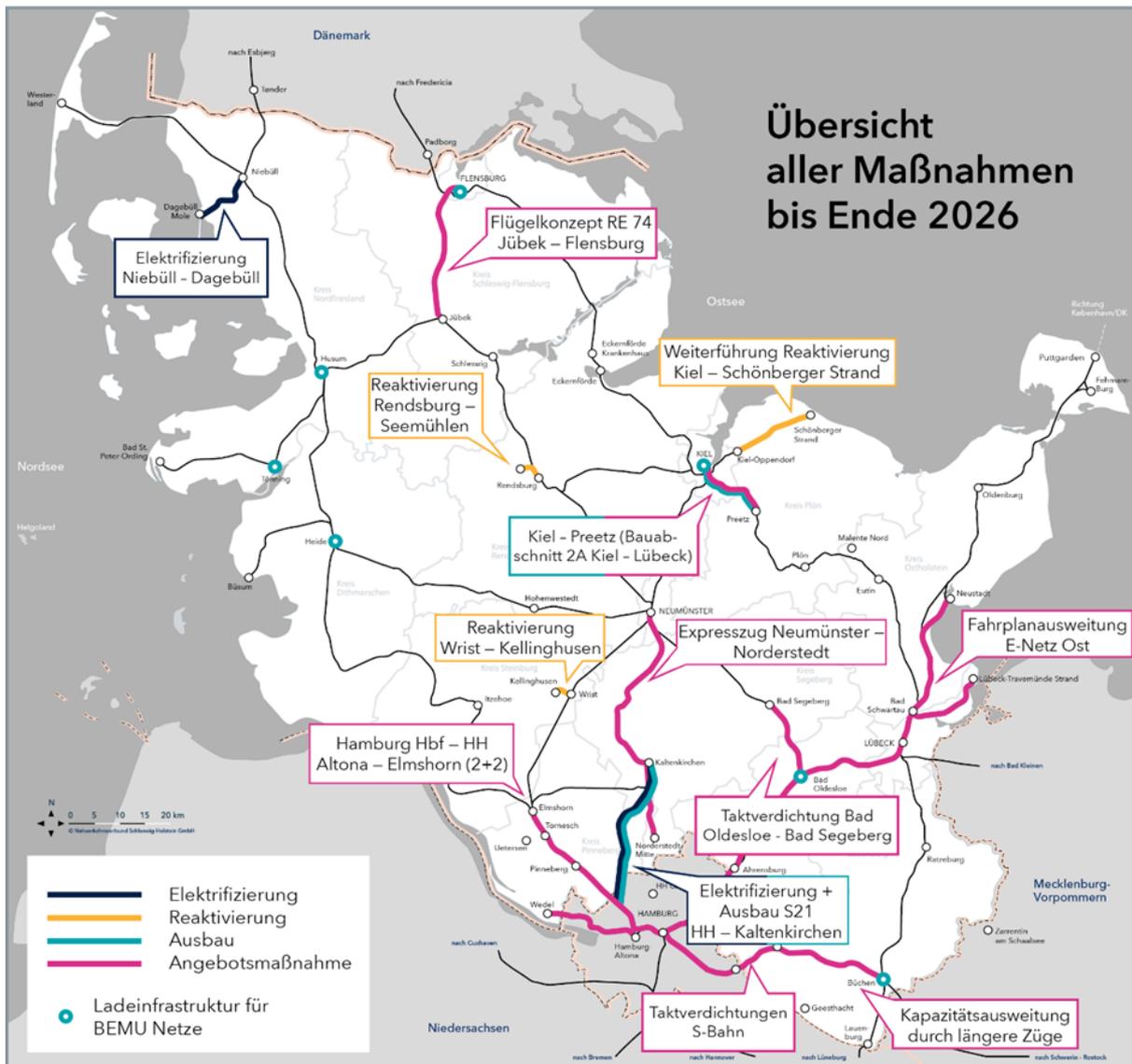


Abbildung 1 Übersicht Maßnahmen bis Ende 2026

## 1.2 Maßnahmen ab 2027

Nach 2027 wird zunächst die Inbetriebnahme der S4 Ost eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für Stormarn und eine Kapazitätssteigerung für die Strecke Lübeck-Hamburg bringen. Der Ausbau der FBQ-Schienenanbindung ermöglicht deutlich schnellere Nahverkehrsverbindungen im nördlichen Teil des Kreises Ostholstein

Eine große Priorität hat anschließend die Elektrifizierung der Marschbahn. Zusammen mit der S4 West, dem Ausbau des Flaschenhalses zwischen Elmshorn und Pinneberg würde sie den Schienenverkehr an der Westküste erheblich aufwerten. Zusätzlich soll die Strecke Neumünster – Bad Oldesloe ausgebaut werden, um einerseits einen Bypass bei Störungen zwischen Hamburg und Elmshorn zu haben und andererseits einen neuen Direktzug Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg anbieten zu können.

Wenn die durch den Bund den zur Verfügung gestellte Mittelausstattung für Betriebsleistungen (so genannte Regionalisierungsmittel) steigt, kann in den Aufbau von S-Bahn-Systemen in Kiel und Lübeck eingestiegen

werden. In Flensburg wären bei entsprechender lokaler Unterstützung der Bau eines Innenstadthalts und die Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg möglich.

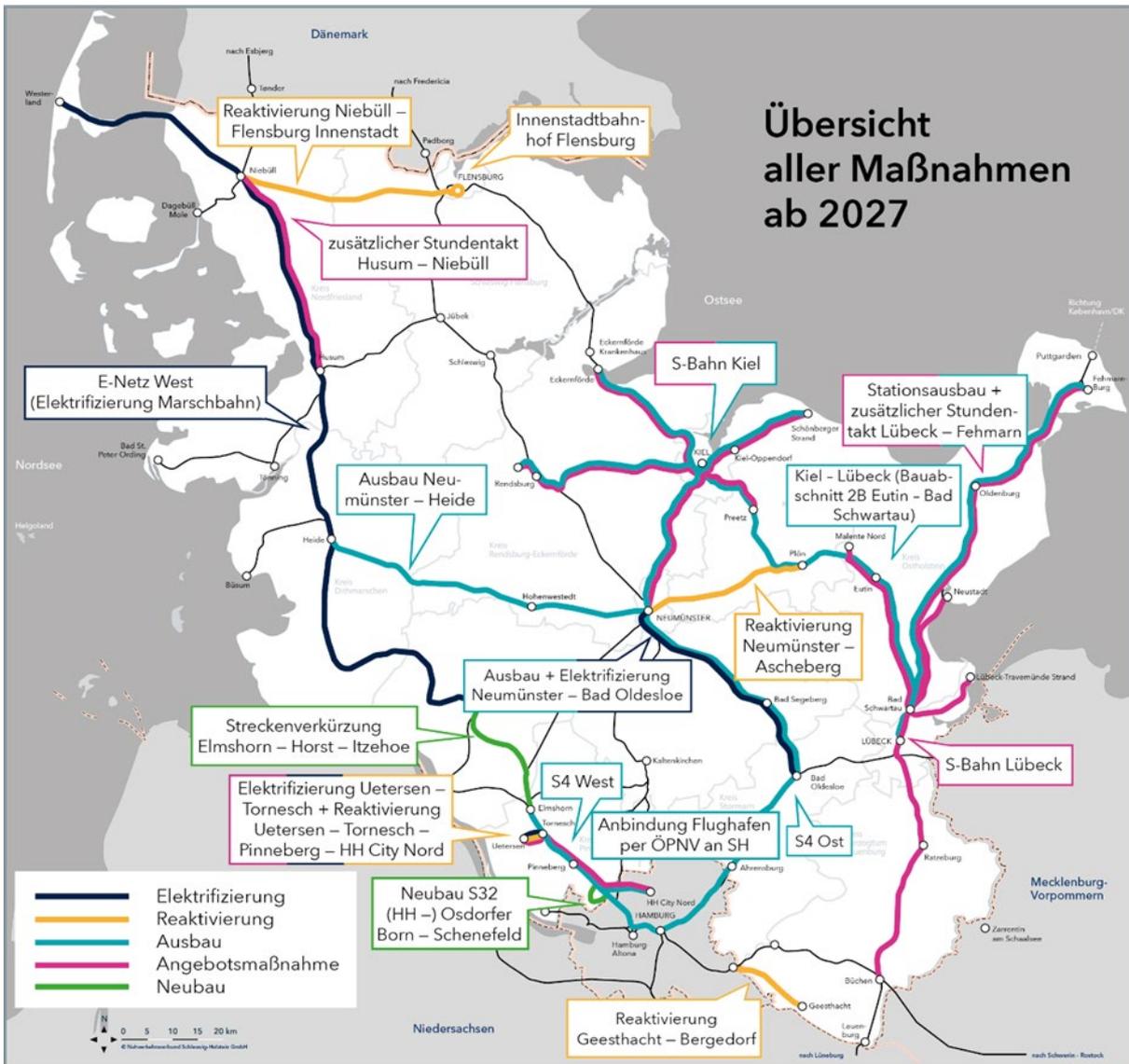


Abbildung 2 Übersicht Maßnahmen ab 2027

Im Hamburger Umland sind weitere Projekte möglich: Geesthacht könnte durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf – Geesthacht wieder an das Schienennetz angebunden werden. Die Nutzung der Hamburger Güterumgehungsbahn könnte Schleswig-Holstein besser an die City-Nord in Hamburg anbinden, möglicherweise mit Zügen die in Uetersen beginnen. Schenefeld könnte an die S 32 angebunden werden.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg ist ebenfalls Bestandteil der LNVP, ebenso eine Beschleunigung und Taktverdichtung zwischen Neumünster und Heide.

Um die Marschbahn weiter zu beschleunigen, sieht der LNVP die Realisierung einer Neubaustrecke zwischen Elmshorn und Itzehoe vor. Wenn durch den Bund Finanzmittel in Größenordnung für den Ausbau des Schienennetzes zur Verfügung gestellt werden würden, dann könnte durch eine solche Neubaustrecke die Fahrzeit zwischen Hamburg und Itzehoe gesenkt werden. Die ganze Westküste würde profitieren. Glückstadt bliebe selbstverständlich weiter angebunden.

## 2 Projekte nach Kreisen und kreisfreien Städten

Auf den folgenden Seiten wird beschrieben, welche Projekte die jeweiligen Kreise und kreisfreien Städte betreffen.

### 2.1 Dithmarschen

#### Maßnahmen bis Ende 2026

Die Strecke Neumünster – Heide – Büsum soll Ende 2023 auf elektrischen Betrieb (BEMU-Triebwagen) umgestellt werden. In Heide wird für die Nachladung der Fahrzeuge eine Oberleitungsinselanlage errichtet. In Hemmingstedt ist in den kommenden Jahren ein neuer Haltepunkt vorgesehen. Außerdem sind kleinere Beschleunigungsmaßnahmen zwischen Heide und Büsum geplant. Für den Einsatz der BEMU-Triebwagen müssen die kleineren Haltepunkte zwischen Heide und Büsum höhere Bahnsteige erhalten, damit sind die Bahnsteige dann barrierefrei.

#### Maßnahmen ab 2027

Durch die Elektrifizierung der Marschbahn erfolgt eine Aufwertung der Strecke Hamburg – Heide – Husum – Westerland. Auch wenn die Maßnahme in erster Linie erfolgt, um die Klimaneutralität im SPNV voranzubringen, so hat sie entscheidende Auswirkungen auf Qualität und Pünktlichkeit. In Weddingstedt wäre ein neuer Halt möglich. Wenn entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stehen, wird die Strecke Heide – Neumünster beschleunigt und es erfolgt eine Taktverdichtung. Der Kreis Dithmarschen würde durch die Aufwertung dieser Ost-West-Strecke profitieren. Bei einer Beschleunigung würden zudem viele der heute nicht technisch gesicherten Bahnübergänge mit Lichtzeichen und Halbschranken versehen.

### 2.2 Flensburg

#### Maßnahmen bis Ende 2026

Die Strecke Flensburg – Kiel wird ab Ende 2023 auf elektrischen Betrieb (BEMU-Triebwagen) umgestellt. Hierfür muss die Bahnstrecke in Richtung Husby auf einigen Kilometern elektrifiziert werden. Ein Flügelzugkonzept für den RE 74 könnte eine zweite stündliche Verbindung zwischen Kiel und Flensburg über Schleswig schaffen.

#### Maßnahmen ab 2027

Wenn Finanzmittel zur Verfügung stehen und das Projekt lokal unterstützt wird, dann könnte durch die Schaffung eines Innenstadthalts in Flensburg ein wichtiger Meilenstein für einen besseren Nahverkehr in und um Flensburg erreicht werden. Die Reaktivierung der Strecke nach Niebüll wäre dann möglich. Weitere Haltepunkte auf Flensburger Stadtgebiet (Gartenstadt, Weiche, Klinikum/Campus, Exe, CITT1, Fördepark, Tarup) wären dann möglich.

### 2.3 Herzogtum Lauenburg

#### Maßnahmen bis Ende 2026

Auf der S-Bahn-Linie 21 wird bereits zum Fahrplanwechsel 2021/22 ein besseres Angebot geschaffen. Der 10-min-Takt in der Nachmittags-/Abends-Verkehrsspitze wird wieder eingeführt. Hiervon profitiert Aumühle. Durch längere Züge erfolgt bis 2025/26 eine Kapazitätsausweitung zwischen Hamburg und Büchen. Dann (danach? Dadurch?) werden acht, statt fünf Wagen eingesetzt. Die Bahnsteige in Müssen und Schwarzenbek müssen hierfür verlängert werden.

## **Maßnahmen ab 2027**

Die S-Bahn Lübeck würde zwischen Lübeck und Büchen für eine Taktverdichtung auf einen Halbstundentakt führen. Zwischen Bergedorf und Geestacht würde die Streckenreaktivierung auch Börnsen und Escheburg an die Schiene anschließen.

## **2.4 Kiel**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Ende 2022 bzw. Ende 2023 werden die von Kiel ausgehenden Strecken nach Lübeck, Kiel-Oppendorf (bzw. Schönberger Strand), Rendsburg und Flensburg auf elektrischen Betrieb (BEMU-Triebwagen) umgestellt. Hierfür werden einige Gleise im Kieler Hauptbahnhof und die Strecke nach Kiel-Hassee zusätzlich mit einer Oberleitung ausgestattet. Durch die bis Ende 2024 vorgesehene Modernisierung der Strecke Kiel – Preetz wird dort ein neuer Pendelzug eingerichtet werden können. Ebenfalls weitervorangetrieben wird die Reaktivierung der Gesamtstrecke von Hein Schönberg

### **Maßnahmen ab 2027**

Der vorgesehene Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe stärkt nicht nur die Resilienz der Bahnverbindung nach Hamburg, sondern ermöglicht einen direkten RE Kiel – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg und damit viele neue umsteigefreie Verbindungen von Kiel aus.

Eine Umsetzung des Konzeptes für eine S-Bahn Kiel steht unter dem Vorbehalt einer ausreichenden finanziellen Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln für den Betrieb und weiteren Fördermitteln für die notwendigen Investitionen. Das Konzept sieht einen 30-min-Takt mit Halt an allen Stationen auf den Strecken nach Neumünster, Rendsburg, Eckernförde, Schönberger Strand und Preetz vor. Auf Kieler Stadtgebiet wären neue Halte in Wellsee, Elmschenhagen Ost, Mettenhof, Meimersdorf, Lübecker Chaussee/Hamburger Chaussee, Winterbeker Weg, Waldorfschule vorgesehen.

## **2.5 Lübeck**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Durch die Fahrplanausweitung E-Netz Ost ist ein verbessertes Angebot ab Ende 2022 vorgesehen. Es kommen neue Doppelstocktriebwagen zum Einsatz. Die Spätverkehre zwischen Lübeck und Hamburg werden ausgeweitet und es verkehren einige zusätzliche Sprinterzüge in den Spitzenstunden. In der HVZ und an den Wochenenden in der Sommersaison wird zwischen Lübeck und Travemünde erstmals ein Halbstundentakt gefahren. Auch in Richtung Neustadt wird dann an Saisonwochenenden ein Halbstundentakt angeboten. Hier kommen aber modernisierte Dieseltriebwagen zum Einsatz, Ende 2023 wird der neue Haltepunkt Lübeck-Moisling an der Strecke nach Hamburg in Betrieb genommen.

### **Maßnahmen ab 2027**

Die S-Bahn Lübeck ist Bestandteil des LNVP und kann nur realisiert werden, wenn entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Dann würden die Halbstundentakte nach Travemünde und Neustadt verstetigt und zusätzlich ein Halbstundentakt nach Büchen geschaffen werden. Auch in Richtung Eutin und Bad Malente würde ein Ast der S-Bahn Lübeck geführt werden. Neue Stationen würden in Waldhusen und Genin entstehen.

## **2.6 Neumünster**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Die Modernisierung des Bahnhofs Neumünster ist Teil des LNVP. Auch soll möglichst kurzfristig das Angebot auf der AKN-Stammstrecke Kaltenkirchen–Neumünster zu einem Schnell-Langsam-Konzept verdichtet

werden. Dafür wird neben der weiter verkehrenden Regionalbahn von Kaltenkirchen nach Neumünster eine zusätzliche Regional-Express-Linie Norderstedt – Neumünster (ggf. später nach Kiel) eingeführt. Dadurch kann die Fahrzeit Von Norderstedt und Kaltenkirchen nach Neumünster um 12 bis 16 Minuten verkürzt werden.

Der vorgesehene Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe stärkt nicht nur die Resilienz der Bahnverbindung nach Hamburg, sondern ermöglicht auch einen direkten RE Kiel – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg und damit viele neue umsteigefreie Verbindungen von Neumünster aus.

### **Maßnahmen ab 2027**

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg ist ebenfalls Gegenstand des LNVP. Sie kann umgesetzt werden, wenn ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen. Im Zuge des möglichen Ausbaus einer S-Bahn Kiel wäre ein neuer Halt in Tungendorf vorgesehen. Mit der Beschleunigung zwischen Neumünster und Heide und der Taktverdichtung würde diese Ost-West-Achse gestärkt werden.

## **2.7 Nordfriesland**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Für Nordfriesland steht zunächst die Elektrifizierung des SPNV in vielen Facetten an. Ab Ende 2023 werden die Strecken Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording und Kiel - Jübek - Husum mit den neuen batterieelektrischen Fahrzeugen vom Typ AKKU FLIRT betrieben werden. Oberleitungsinselanlagen für die Nachladung werden in Husum und Tönning errichtet. Mit dem neuen Fahrzeugeinsatz verbunden ist der barrierefreie Ausbau aller Bahnstationen zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording. Dann folgt die Elektrifizierung der Strecke Niebüll-Dagebüll. Auch hier leistet die Elektrifizierung einen Beitrag zum Klimaschutz. Zudem erleichtert sie die Führung des Fernverkehrs nach Dagebüll.

### **Maßnahmen ab 2027**

Das zentrale Projekt für Klimaneutralität im SPNV in Schleswig-Holstein ist Elektrifizierung der Marschbahn. Sie soll so schnell wie möglich umgesetzt werden. Zusammen mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Niebüll-Westerland ist dies ein wichtiger Schritt um die Qualitätsprobleme zu lösen. Die Elektrifizierung der Strecke, die Zweigleisigkeit und einige punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen ermöglichen deutliche Reisezeitverkürzungen von 15-25 Minuten auf der Gesamtstrecke von Hamburg bis Westerland. Der ICE wird erstmals Sylt erreichen können. Wenn die finanziellen Mittel des Bundes für den Nahverkehr erhöht werden würden, steht die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg an. Hier würden im Kreisgebiet zusätzliche Stationen in Risum-Lindholm, Leck, Achtrup und Sprakebüll entstehen. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist allerdings nur sinnvoll, wenn in Flensburg ein Innenstadthalt angefahren werden kann. Zwischen Niebüll und Husum soll bei entsprechenden finanziellen Spielräumen der Halbstundentakt eingeführt werden. Der zusätzlich stündlich verkehrende Zug würde auch an neuen Stationen in Risum-Lindholm, Hattstedt und Husum Nord halten. Bei einer Geschwindigkeitserhöhung zwischen Husum und Jübek wären außerdem zusätzliche Halte in Husum Rosendahler Weg und Ohrstedt möglich.

## **2.8 Ostholstein**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Ab Ende 2022 soll der Einsatz der BEMU-Fahrzeuge zwischen Kiel und Lübeck beginnen. Nach und nach werden auf dieser Relation nur noch elektrische Fahrzeuge im Einsatz sein. Ab Ende 2022 wird das Angebot zwischen Lübeck und Neustadt verbessert: An den Saisonwochenenden (zwischen den Osterferien und Ende Oktober) wird dann halbstündlich eine Verbindung angeboten, In Lübeck besteht immer Anschluss nach und von Hamburg. Zwischen Lübeck und Fehmarn fahren bereits ab September 2022 stündlich hochwertige Expressbusse im Schienenersatzverkehr.

## **Maßnahmen ab 2027**

Wenn die FBQ-Schieneranbindung in Betrieb geht, dann wird ein Regionalexpress zwischen Nykøbing, Fehmarn und Lübeck im Zweistundentakt an den Start gehen. Die Fahrzeit zwischen Fehmarn und Lübeck wird von heute 1 h 30 min auf 45 min reduziert. Das Land stellt umfangreiche Finanzmittel für die Anbindung und Gestaltung der verlegten Haltepunkte zur Verfügung. Großenbrode erhält einen gemeinsamen Haltepunkt mit Heiligenhafen, womit die Anbindung Heiligenhafens massiv verbessert wird. In der Saison sind weiterhin Direktzüge aus Hamburg geplant. Wenn mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, dann ist ein Stundentakt nach Fehmarn möglich. Auch die S-Bahn Lübeck steht unter diesem Vorbehalt. Bei einer Realisierung würde der Halbstundentakt nach Neustadt auf alle Tage und die Wintermonate ausgedehnt. Eine zusätzliche Linie von Lübeck nach Eutin (- Malente) könnte neue Haltepunkte in Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Bockholt und Techau entstehen. Vom weiteren Streckenausbau zwischen Kiel und Lübeck würde die Kreisstadt Eutin durch schnellere Verbindungen nach Lübeck profitieren.

## **2.9 Pinneberg**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Die Bahnhofmodernisierung in Pinneberg wird fortgeführt und fertiggestellt. Ebenso wird die Konzeption für eine umfassende Modernisierung des Bahnhofes in Elmshorn fortgeführt. Eine Taktverdichtung auf der S3 nach Pinneberg und – wenn möglich – auf der S1 nach Wedel sind Gegenstand dieses LNVP. Der Kreis Pinneberg profitiert von der neuen S 21 nach Kaltenkirchen. Quickborn, Hasloh und Ellerau werden an die S-Bahn Hamburg angeschlossen. Wenn bundesweit der Fernverkehr nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 andere Fahrplanlagen erhält, dann wird es möglich sein, das Angebot im Korridor Hamburg – Pinneberg – Elmshorn neu zu ordnen und einen Zug zusätzlich zum Hamburger Hauptbahnhof fahren zu lassen. Tornesch und Pinneberg erhalten dann neu einen 30-min-Takt mit Regionalzügen zum Hauptbahnhof.

### **Maßnahmen ab 2027**

Das Projekt S4 West steht für die Beseitigung des Flaschenhalses zwischen Pinneberg und Elmshorn. Durch zwei zusätzliche Gleise wird eine Trennung zwischen schnellen und langsameren Verkehren möglich. Die Streckenkapazität wird dadurch erhöht. Neue Haltepunkte in Elmshorn Süd und Pinneberg Nord sind möglich. Die Nutzung der Hamburger Güterumgehungsbahn könnte Schleswig-Holstein besser an die City-Nord in Hamburg anbinden. Möglicherweise mit Zügen, die in Uetersen beginnen (mit neuen Halten in Uetersen, Uetersen Ost, Uetersen Bierbahnhof und Tornesch Rathaus). Schenefeld könnte an die S 32 angebunden werden. Auch für die AKN-Strecke A3 bestehen Überlegungen für eine Beschleunigung. Für die Anbindung des Hamburger Flughafens mit dem ÖPNV werden Verbesserungen geprüft.

## **2.10 Plön**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Die Reaktivierung der Bahnstrecke „Hein Schönberg“ wird fortgeführt und abgeschlossen. Die zweite Baustufe der Modernisierung der Bahnstrecke Kiel – Lübeck betrifft den Abschnitt zwischen Kiel und Preetz. Der Ausbau soll 2024 erfolgen und ermöglicht einen zusätzlichen stündlichen Pendelzug zwischen Kiel und Preetz. Neue Halte sind in Schwentinal-Ostseepark, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus vorgesehen. Ab Ende 2022 beginnt der Einsatz der neuen batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU). Nach und nach verschwinden dann die Dieseltriebwagen auf der Strecke Kiel - Lübeck und auf Hein Schönberg. Gleichzeitig werden die Stationen in Ascheberg und Bad Malente-Gremsmühlen barrierefrei ausgebaut.

### **Maßnahmen ab 2027**

Der LNVP beinhaltet für die Zeit ab 2027 die Umsetzung einer S-Bahn Kiel: wenn ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, wird auf den Strecken nach Preetz und Schönberger Strand eine S-Bahn im

Halbstundentakt eingeführt. Der südöstliche Teil des Kreises könnte von einer S-Bahn Lübeck profitieren, die eine Linie bis nach Malente vorsieht (mit neuen Halten in Malente Ost, Malente Markt und Malente Nord) Ebenfalls unter dem Vorbehalt der notwendigen finanziellen Mittel steht die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg. Hier würde eine stündliche Regionalbahn zwischen Neumünster und Plön pendeln und mindestens einen neuen Halt in Wankendorf bedienen.

## **2.11 Rendsburg-Eckernförde**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wird die 2015 in Betrieb genommene stündlich verkehrende RB 75 bis nach Rendsburg-Seemühlen verlängert. Hierfür wird die Strecke reaktiviert und neue Halte in Kronwerk/Büdelndorf, Mastbrook und Seemühlen in Betrieb genommen. Die reaktivierte Strecke dient gleichzeitig dem Anschluss der Werkstatt für die neuen batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU), die ab Ende 2023 die Strecken nach Eckernförde-Flensburg und Rendsburg-Seemühlen/Husum bedienen werden. Die Nachladung der Züge erfolgt unter bereits heute elektrifizierten Gleisen. Der Bahnhof Owschlag wird barrierefrei ausgebaut. Für die neuen Halte in Neuwittenbek und Eckernförde Süd sind noch einige Anpassungen an der Netzinfrastruktur erforderlich.

### **Maßnahmen ab 2027**

Der LNVP beinhaltet für die Zeit ab 2027 die Umsetzung einer S-Bahn Kiel: wenn ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, wird auf den Strecken nach Neumünster, Rendsburg und Eckernförde eine S-Bahn im Halbstundentakt eingeführt. Neue Stationen wären dann in Kronshagen Schulzentrum, Gettorf Süd, Eckernförde Strand, Eckernförde Pferdemarkt und Eckernförde Nord möglich. Alt Duvenstedt könnte durch den RE 74 bedient werden, wenn mehrere Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführt werden würden. Der südwestliche Teil des Kreises könnte von einer Beschleunigung der Strecke Neumünster – Husum und einer Taktverdichtung auf dieser Strecke profitieren.

## **2.12 Schleswig-Flensburg**

### **Maßnahmen bis Ende 2026**

Wenn ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, dann kann relativ kurzfristig für den RE 74 einen Flügelzugkonzept eingeführt, womit zwischen Jübek und Flensburg ein Zugteil des RE 74 (Kiel-Husum) im Stundentakt verkehren würde. Zwischen Kiel und Flensburg wären dann zwei stündliche Verbindungen gegeben. Der Bahnhof Jübek wird bis Ende 2023 barrierefrei ausgebaut. Dies ist eine Voraussetzung für den Einsatz der neuen batterie-elektrischen Fahrzeuge (BEMU) auf der Verbindung RE 74. Auch der RE 72 Flensburg – Kiel wird ab Ende 2023 mit den BEMU-Fahrzeugen gefahren. Dieseltriebwagen kommen dann im Kreis Schleswig-Flensburg nicht mehr zum Einsatz.

### **Maßnahmen ab 2027**

Auch der Kreis Schleswig-Flensburg würde von der Errichtung eines Innenstadthaltes in Flensburg profitieren. Viele Einrichtungen in Flensburg würden dadurch und die Errichtung weiterer Haltepunkte auf Flensburger Stadtgebiet deutlich leichter erreichbar. Wenn diese Maßnahmen, wofür neben der Zustimmung der Stadt Flensburg auch die finanziellen Rahmenbedingungen stimmen müssten, umgesetzt werden würden, dann wäre eine Grundlage für die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg vorhanden. Die stündlichen Züge würden im Kreis Schleswig-Flensburg in Handewitt, Unafthen, Wallsbüll und Schafflund halten. Zwischen Flensburg und Schleswig wären neue Halte in Eggebek und Schuby denkbar. Langfristig könnten zweistündliche Züge einer geplanten S-Bahn Kiel bis nach Kappeln verlängert werden, womit die Schleiregion besser an den Schienenverkehr angebunden wäre.

## 2.13 Segeberg

### Maßnahmen bis Ende 2026

Der Kreis Segeberg profitiert besonders durch das Projekt S21. Die 30 km lange Strecke zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen wird elektrifiziert und zweigleisige Abschnitte werden verlängert. Ellerau, Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen werden an das Netz der Hamburger S-Bahn angeschlossen. Der Betrieb wird von Dieseltriebwagen auf Elektrotraktion umgestellt. Ein weiteres Projekt betrifft die Schaffung eines Expresszuges zwischen Neumünster und Norderstedt, der im nördlichen Abschnitt dieser AKN-Strecke den stündlichen Regionalzug ergänzen würde und die Verbindung nach Norderstedt um ca. 15 Minuten beschleunigen könnte. Die Bahnstrecke Bad Oldesloe – Bad Segeberg – Neumünster wird ab Ende 2023 durch die neuen batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU) bedient. Für die Nachladung der Batterien wird in Bad Oldesloe ein zusätzliches Gleis elektrifiziert. Die Dieseltriebwagen werden dann abgezogen. Wenn der finanzielle Spielraum entstehen würde, dann könnte der Stundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg zum Halbstundentakt verdichtet werden (in Abhängigkeit mit dem Ausbau der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster).

### Maßnahmen ab 2027

Mittelfristig soll die Strecke Neumünster – Bad Segeberg - Bad Oldesloe ausgebaut werden, um einerseits einen Bypass bei Störungen zwischen Hamburg und Elmshorn zu haben und andererseits einen neuen Direktzug Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg anbieten zu können. Eine Elektrifizierung und ein zweigleisiger Ausbau mindestens in großen Teilabschnitten sind unabdingbar für diese Funktion. Neue Haltepunkte wäre in Bad Segeberg Oldesloer Straße und Bad Segeberg Hamburger Straße möglich.

## 2.14 Steinburg

### Maßnahmen bis Ende 2026

Die Reaktivierung der Bahnstrecke von Wrist nach Kellinghusen wird weiter vorangetrieben. Die heutige RB Hamburg-Altona – Wrist wird dann bis nach Kellinghusen verlängert. Durch die geplante Führung einer zweiten RB-Linie (zusätzlich zur heutigen RB-Linie aus Itzehoe) zum Hamburger Hauptbahnhof wären Kellinghusen und Horst besser mit der Hamburger Innenstadt verbunden. Die Reaktivierung der Bahnstation in Vaale wird vorangetrieben. Damit wäre das Wacken-Festival besser mit der Bahn zu erreichen.

### Maßnahmen ab 2027

Von der Marschbahnelektrifizierung als eines zentralen Projektes des LNVP profitiert der Kreis Steinburg. Die Führung der Marschbahnzüge unter Fahrleitung zwischen Itzehoe und Hamburg mit Diesellokomotiven würde entfallen. Ganz langfristig wäre eine Neubaustrecke weitgehend neben der Autobahn zwischen Elmshorn und Itzehoe möglich. Itzehoe wäre damit etwa 10 Minuten schneller an Hamburg angebunden. In der Hauptverkehrszeit wären zusätzliche RE-Verbindungen Itzehoe-Hamburg erforderlich. Die Strecke und das Fahrplangebot über Glückstadt blieben bestehen. Neue Haltepunkte in Itzehoe Wellenkamp und Kiebitzreihe würden das Angebot attraktivieren.

## 2.15 Stormann

### Maßnahmen bis Ende 2026

Bereits zum Fahrplanwechsel 2021 wurde die im LNVP vorgesehene Maßnahme einer Taktverdichtung bei der S-Bahn zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle umgesetzt. Reinbek im Kreis Stormann ist davon betroffen. Der Kreis profitiert auch kurzfristig vom neuen Fahrplanangebot im E-Netz Ost, das ab Ende 2022 umgesetzt wird. Die Fahrten zwischen Hamburg und Lübeck werden auch in den Tagesrandzeiten auf einen Halbstundentakt verdichtet. Es kommen neue Doppelstocktriebwagen zum Einsatz. Der Bahnhof Bad

Oldesloe erhält für den Einsatz dieser neuen Fahrzeuge, aber auch für die batterieelektrischen BEMU-Fahrzeuge neue Bahnsteige. Ein Gleis in Bad Oldesloe wird zusätzlich elektrifiziert um die Nachladung dieser Züge zu ermöglichen. Ab 2023 kommen die BEMU-Fahrzeuge zwischen Bad Oldesloe – Bad Segeberg und Neumünster zum Einsatz, womit die Antriebswende im Schienenverkehr im Kreis Stormarn bereits vollzogen wäre. An der Strecke nach Bad Segeberg soll außerdem der neue Haltepunkt Bad Oldesloe Ost ans Netz gehen. Der Haltepunkt in Fresenburg wird barrierefrei ausgebaut. Wenn der finanzielle Spielraum entstehen würde, dann könnte der Stundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg zum Halbstundentakt verdichtet werden (in Abhängigkeit mit dem Ausbau der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster).

### **Maßnahmen ab 2027**

Das große Nahverkehrsprojekt für den Kreis Stormarn ist aber die S4 Ost. Zusätzlich zu den beiden Gleisen der Strecke Hamburg-Lübeck entstehen bis Ende 2029 von Hamburg bis Ahrensburg zwei weitere Gleise, bis Ahrensburg-Gartenholz ein weiteres Gleis. Ahrensburg wird im 10-min-Takt mit Hamburg verbunden, darüber hinaus verkehrt die S-Bahn bis Bargtheide im 20-min-Takt. In Ahrensburg West entsteht ein neuer Haltepunkt mit Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn. Außerdem soll die Strecke Neumünster – Bad Segeberg - Bad Oldesloe ausgebaut werden, um einerseits einen Bypass bei Störungen zwischen Hamburg und Elmshorn zu haben und andererseits einen neuen Direktzug Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg anbieten zu können. Eine Elektrifizierung und ein zweigleisiger Ausbau mindestens in großen Teilabschnitten sind unabdingbar für diese Funktion.

## **3 Allgemeine Maßnahmen**

### **3.1 Verbesserungen für Qualität und Pünktlichkeit**

Bereits seit einigen Jahren arbeitet die NAH.SH an Maßnahmen, die die Pünktlichkeit verbessern (werden). So werden Geschwindigkeitseinbrüche, d.h. Abschnitte mit geringen erlaubten Höchstgeschwindigkeiten, reduziert. Die entstehenden Geschwindigkeitspuffer dienen der Pünktlichkeit. Zudem soll eine Qualitätskontrolle für die Schieneninfrastruktur aufgebaut werden, auch um immer wieder auftauchende Probleme kontinuierlich zu erfassen. Ein schnelleres Gegensteuern wird so ermöglicht. Die Kontrolle des Zustands an Bahnhöfen und Haltepunkten wird fortgeführt.

Bei den jüngsten Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wurden bereits höhere Reservequoten (d.h. es stehen mehr Reservefahrzeuge zur Verfügung) und ein schrittweiser Übergang zu neuen Betreibern festgeschrieben. Dies und ein verbesserter Zugriff auf Werkstattkapazitäten sind Grundlagen für einen stabileren Betrieb.

### **3.2 Neue Stationen**

Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren bereits sehr viele Bahnstationen neu eröffnet oder reaktiviert. Diese Politik wird fortgesetzt. Bis Ende 2026 sollen insgesamt 20 Stationen neu ans Netz gehen. Die weiteren Projekte, die ab 2027 umgesetzt werden können, beinhalten noch einmal 68 Stationen. Der Zugang zum SPNV wird somit deutlich verbessert. Im ländlichen Raum werden somit Bleibeperspektiven eröffnet. Seit der Regionalisierung im Jahr 1996 hätte Schleswig-Holstein bei Umsetzung all dieser Projekte die Anzahl der Bahnstationen im Land fast verdoppelt.

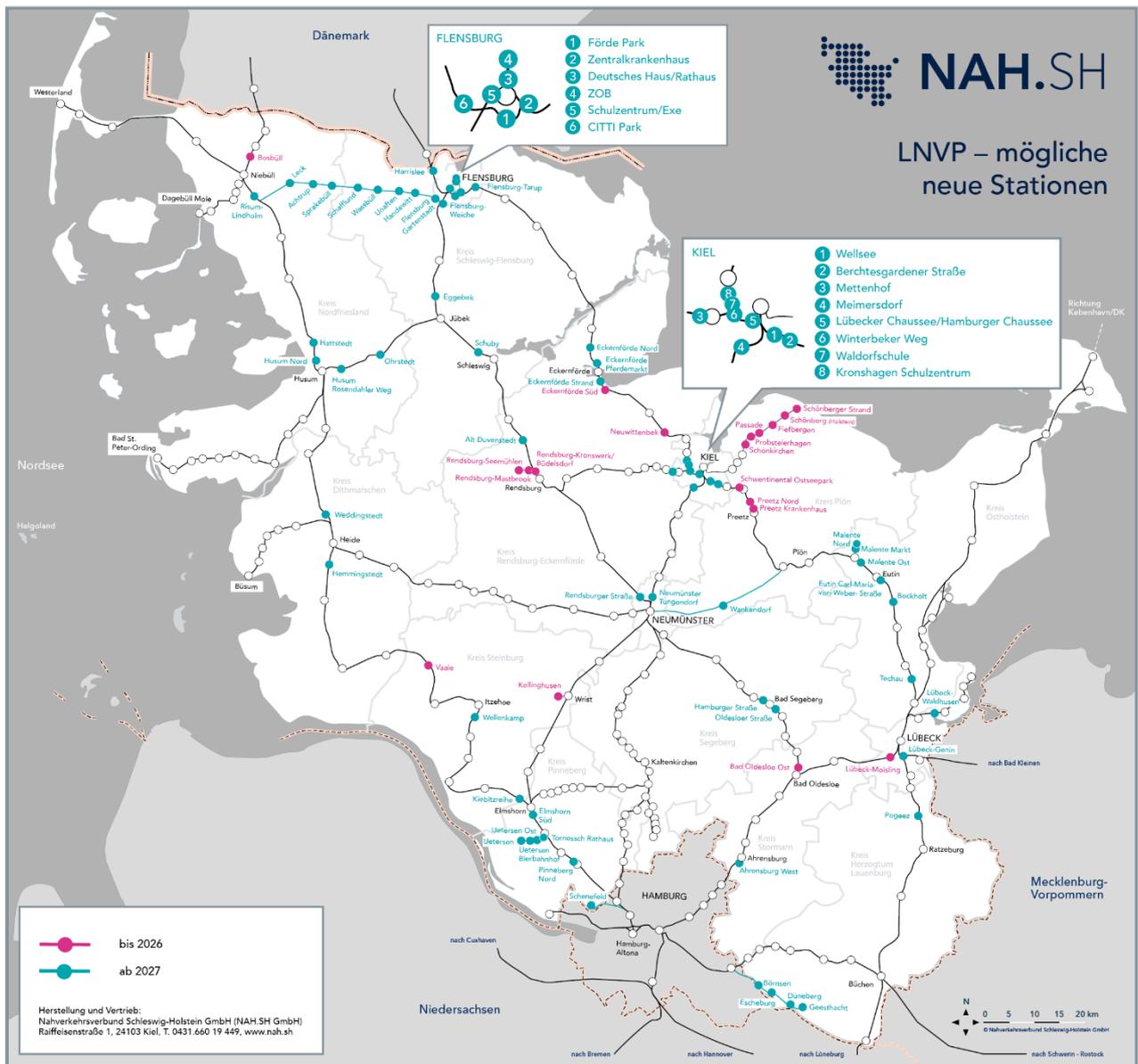


Abbildung 3: Übersicht mögliche Stationen

### 3.3 Stationsausbau-/Stationsmodernisierung

Einige wichtige Bahnstationen in Schleswig-Holstein präsentieren sich derzeit in keinem kundenfreundlichen Erscheinungsbild. Die vollständige Modernisierung der Station Pinneberg wird zu Ende gebracht. Als nächste Stationen für eine weitreichende Aufwertung sollen Neumünster und Elmshorn folgen. Die Planungen haben hier bereits seit einiger Zeit begonnen. Weitere Stationen werden nach Bedarf modernisiert. Immer steht das Prinzip der multimodalen Vernetzung im Vordergrund. Das erfolgreiche Modulprogramm für die Bike-and-Ride-Anlagen wird fortgesetzt.

### 3.4 Barrierefreiheit

Bei der Barrierefreiheit im SPNV sind Niederflurfahrzeuge und aufgehöhte Bahnsteige für einen niveaugleichen Einstieg seit langer Zeit Standard in Schleswig-Holstein. Bei Doppelstockfahrzeugen und auch

an einigen Stationen gibt es aber noch Handlungsbedarf. Auch die Fahrgastinformation ist noch zu verbessern. Das Ziel von 100 % Barrierefreiheit ist aber in greifbare Nähe gerückt.

### **3.5 Klimaneutraler SPNV**

Die weitgehende Ausflottung der Dieselfahrzeuge und ihr Ersatz durch batterieelektrische BEMU-Fahrzeuge, die Elektrifizierung der AKN-Strecke von Hamburg-Eidelstedt bis nach Kaltenkirchen (S21), die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Fehmarn (-DK) sowie die Elektrifizierung der Marschbahn ermöglichen bereits einen nahezu vollständigen Ausstieg aus fossilen Treibstoffen. Wenn dann noch einige wenige weitere Strecken umgestellt werden würden, wäre bis 2030 ein vollständig klimaneutraler Betrieb möglich. Auch im Busverkehr wird eine Umstellung auf alternative Antriebe befürwortet.

### **3.6 Ergänzende Verkehre**

Der LNVP beschäftigt sich in erster Linie mit dem SPNV, der unter die direkte Zuständigkeit des Landes fällt. Ergänzende Verbindungen, um den ÖPNV abseits des Bahnnetzes attraktiver zu machen, sind aber dennoch von großer Bedeutung. Es werden starke Achsen benannt, die den SPNV ergänzen sollten und wo besondere Qualitätsmaßstäbe zur Anwendung kommen sollten (Marke PlusBus). Auch sollten Haltestellen besonders attraktiv gestaltet werden. Weitere Maßnahmen in den Bereichen Bus, Park-and-Ride-Anlagen, Fahrrad, Shared Mobility etc. spielen eine wichtige Rolle für ein stimmiges Gesamtangebot und können vielfach mit Landesmitteln gefördert werden.

### **3.7 Tarif und Vertrieb**

Mit dem Semesterticket und dem NAH.SH-Jobticket sind zwei neue Tarifprodukte entwickelt worden, die erfolgreich am Markt platziert werden konnten. Die einfach zu nutzenden Tickets erschließen neue Quellen für die Finanzierung des Nahverkehrs. Das Touristenticket „Unbeschwert unterwegs“, das umlagefinanziert eine für Übernachtungsgäste eine landesweite Mobilität mit dem ÖPNV ermöglicht, ist ein weiterer Schritt. Zudem wird die Digitalisierung des Vertriebs weitervorangetrieben. Ein Smartphone-basiertes Check-in/Be-Out (CiBo)-System wird eingeführt. Weitere Etappen werden in einem Tarifentwicklungsplan festgeschrieben.

### **3.8 Finanzierung**

Der weit überwiegende Teil der im LNVP beschriebenen Maßnahmen bis Ende 2026 ist durch vorhandene Finanzmittel abgedeckt. Einige der ab 2027 vorgesehenen Maßnahmen können nach heutigem Stand unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen finanziert werden. Für die meisten der Maßnahmen „ab 2027“ sind allerdings zusätzliche Finanzmittel erforderlich. Der LNVP zeigt den Finanzierungsrahmen auf und gibt Hinweise, wie die Finanzierung der für die Verkehrswende notwendigen ÖV-Projekte möglich sein könnte.

Neben einem Blick in die Zukunft, zieht der LNVP auch eine Bilanz der vergangenen Jahre. Ausführlich werden Erfolge und auch Misserfolge beschrieben.

Originaldokument des LNVP:

<http://www.landtag.ltsh.de/infotehek/wahl19/drucks/03400/drucksache-19-03453.pdf>