



Bericht

der Landesregierung

Sechster Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP 2027 bis 2031)

Stand: Juli 2026

Landesweiter Nahverkehrsplan 2027-2031



Schleswig-Holstein
Der echte Norden



NAH.SH
Der Nahverkehr

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort	5
2 Bestandsaufnahme	7
2.1 Deutlich gestiegene Fahrgastzahlen im SPNV	7
2.2 Tarifvereinfachung	10
2.2.1 Deutschlandticket	10
2.2.2 Tarifreformen in Schleswig-Holstein	14
2.3 Bearbeitungsstand von Projekten des vorigen LNVP	15
2.3.1 Angebots- und Infrastrukturoffensive	15
2.3.2 Fahrzeugoffensive	17
2.3.3 Bahnhofsoffensive	21
2.3.4 Barrierefreiheit	23
2.3.5 Klimaschutzoffensive	26
2.4 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV in Schleswig-Holstein	28
2.5 Bestandsanalyse der Erreichbarkeit des ländlichen Raums	31
2.6 Qualitätsprobleme im SPNV in Schleswig-Holstein	35
3 Verkehrspolitische Ziele und Handlungsfelder	39
3.1 Verkehrspolitische Ziele	41
3.2 Handlungsfelder	44
3.2.1 Angebot im SPNV	44

3.2.2 Digitalisierung	45
3.2.3 Resilienz der Infrastruktur	48
3.2.4 Sicherheitsempfinden	50
3.2.5 Erreichbarkeit des ländlichen Raums	51
4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven	53
4.1 Aktuelle Herausforderungen bei Betrieb und Ausbau des SPNV	53
4.2 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität	54
4.3 Maßnahmen für den Ausbau von Angebot und Infrastruktur	55
4.3.1 Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen	56
4.3.2 Maßnahmen Infrastruktur	79
4.3.3 Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit des Landes	122
4.3.4 Organisation der Ersatzverkehre	129
4.4 Weitere Verbesserungsmaßnahmen	133
4.4.1 SPNV-Stationen	133
4.4.2 Barrierefreiheit	140
4.4.3 Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb	146
4.4.4 Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspakts	149
4.4.5 Antriebswende und weitere Maßnahmen für den Klimaschutz	151

5 Finanzierung	154
5.1 Einnahmen	154
5.1.1 Regionalisierungsmittel	154
5.1.2 Landesmittel	155
5.1.3 Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes	156
5.1.4 Sondervermögen LuKIFG aus dem Länder-und-Kommunal- Infrastrukturfinanzierungsgesetz des Bundes	156
5.1.5 Mittel des Bundes für die Finanzierung der DB-Infrastruktur	157
5.1.6 Finanzierung durch Erlöse und weitere Quellen	157
5.2 Ausgaben	158
5.3 Verträge und Vergaben im SPNV	159
5.3.1 Wettbewerb in Schleswig-Holstein	159
5.3.2 Verträge	160
5.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan	162
5.4 Einschätzung zur Finanzierbarkeit der LNVP-Projekte	163
6 Schlusswort	172
7 Anhang	174
7.1 Erreichbarkeitsanalyse: Methodik	174
7.2 Abbildungsverzeichnis	176
7.3 Abkürzungsverzeichnis	179
7.4 Impressum	182

1 Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Nahverkehr hat die größte Revolution der vergangenen Jahrzehnte erlebt: Mit dem Deutschlandticket können Fahrgäste bundesweit den gesamten Nahverkehr nutzen, ohne sich Gedanken über Tarife und Zonen zu machen. Dank des erfolgreichen Tickets sind so viele Menschen wie noch nie Bahn und Bus gefahren. Dieser Rekord bei den Fahrgastzahlen bringt neue Herausforderungen mit sich. Angebote und Infrastruktur auszubauen und zu verbessern, ist wichtiger als je zuvor.

Das Land hat die Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in seiner Verantwortung. Die Kreise und kreisfreien Städte organisieren den Busverkehr. Zusammen bilden sie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Alle Akteure arbeiten an einem verzahnten Gesamtangebot in einem weiträumigen Netz.

Eine ausreichende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind im Nahverkehr momentan nicht durchgehend gewährleistet. Deshalb muss trotz der aktuellen Lage der öffentlichen Haushalte auch in den kommenden Jahren weiter in Fahrzeuge, zusätzliche Verbindungen und Infrastruktur des SPNV investiert werden. Das erfolgt in Schleswig-Holstein auf der Grundlage des landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP). Mit dem LNVP für den Zeitraum 2022 bis 2027 wurde viel geschafft: Auf elf Linien im Land sind jetzt 55 Akkuzüge unterwegs. Mit dieser klimafreundlichen Flotte stieg die Elektrifizierungsquote von 29 auf fast 70 Prozent. Im Ländervergleich ist Schleswig-Holstein damit vom letzten auf den zweiten Platz gesprungen. Auch das Schienennetz wird länger und besser. So wurde unter anderem mit dem Ausbau der AKN-Strecke Hamburg – Quickborn – Henstedt-Ulzburg – Kaltenkirchen für die S5 begonnen. Die Reaktivierung zwischen Kiel und Schönberger Strand ist fast abgeschlossen.

Mit dem vorliegenden neuen LNVP für die Jahre 2027 bis 2031 soll die Qualität des Nahverkehrs weiter verbessert werden. Dabei sind vor allem Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Barrierefreiheit wichtig. Neben guten Ersatzverkehren, effektivem Management im Störfall und digitaler Fahrgastinformation in Echtzeit steht der Ausbau der Schiene im Fokus.

Der LNVP zeigt, wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren attraktiver werden kann. Es ist geplant, im SPNV weiterhin die Infrastruktur auszubauen, Strecken zu reaktivieren und Takte zu verdichten. Das alles kostet viel Geld. Da die Entwicklung der öffentlichen Haushalte nicht bis 2031 absehbar ist, sind im LNVP sowohl Projekte mit als auch ohne gesicherte Finanzierung enthalten, um flexibel reagieren zu können. Auch der Ausbau des straßengebundenen ÖPNV mit Zubringern zum SPNV und eigenen, schnellen Verbindungen spielt eine wichtige Rolle, um die Attraktivität des Gesamtsystems zu erhöhen.



**Claus Ruhe
Madsen**

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Ein besonderes Augenmerk liegt weiterhin auf dem ländlichen Raum. Viele Menschen in Schleswig-Holstein haben keinen Bahnhof direkt vor der Haustür, aber auch sie sollen den ÖPNV nutzen können. Dafür sind neue Ideen und Konzepte nötig. Deren Entwicklung wollen wir unterstützen.

Der LNVP ist ambitioniert, aber genau diesen ehrgeizigen Plan brauchen wir, um die öffentliche Mobilität weiter zu verbessern. Auf dieser Grundlage gilt es, den Nahverkehr in den kommenden Jahren gemeinsam zu gestalten.

Ihr Claus Ruhe Madsen

2 Bestandsaufnahme

Bei vielen Vorhaben des vorigen LNVP sind spürbare Fortschritte in der Umsetzung der Maßnahmen zu verzeichnen. Zugleich sind seit 2022 viele Herausforderungen und Chancen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hinzugekommen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie wurden allmählich überwunden. Dafür kamen Belastungen wie die Preissteigerungen im Energie- und Bausektor hinzu, die aus dem Angriffskrieg gegen die Ukraine resultieren. Zudem hat sich das Mobilitätsverhalten der Menschen langfristig verändert, indem beispielsweise mehr Arbeitsleistungen aus dem Homeoffice erbracht werden. Das Deutschlandticket hat die Tariflandschaft im ÖPNV grundlegend verändert und vereinfacht unter anderem die Mobilität von Touristinnen und Touristen in Schleswig-Holstein. All diese Faktoren hatten einen Einfluss auf die Fahrgastentwicklung und die Auslastung im ÖPNV.

2.1 Deutlich gestiegene Fahrgastzahlen im SPNV

In den Jahren 2020 bis 2022 war es durch die Corona-Pandemie zu deutlichen Rückgängen bei der Nachfrage im SPNV gekommen. Seitdem hat sich die Zahl der Fahrgäste signifikant erhöht und ist inzwischen größer als vor der Pandemie. Im Jahr 2024 wurde mit landesweit rund 2,39 Mrd. Personenkilometern (Pkm) im SPNV ein Allzeithoch erreicht. Personenkilometer beschreiben die Anzahl der beförderten Personen, multipliziert mit der zurückgelegten Distanz. Der Anstieg ist bei den Personenkilometern besonders groß, weil die Distanzen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen sind. Im Busverkehr ist ein Anstieg der Fahrgastzahlen vor allem auf den Regionalbuslinien zu verzeichnen, die in den vergangenen Jahren in vielen Kreisen ausgebaut wurden. Im Stadtbus-Verkehr stagniert die Nachfrage dagegen teilweise auf dem Vor-Corona-Niveau.

In Zeiten mit hohem Fahrgastaufkommen, etwa während des Berufsverkehrs oder des Freizeitverkehrs im Sommer, hat der SPNV stellenweise bei einzelnen Zugverbindungen eine Kapazitätsgrenze erreicht. Zugenommen haben auch Situationen, in denen bei baubedingten Angebotsreduzierungen nicht mehr alle Fahrgäste mitgenommen werden können, zum Beispiel zwischen Hamburg und Kiel. Es gilt, den Verlust von Fahrgästen abzuwenden, für die der SPNV aufgrund von Überfüllung weniger attraktiv ist, und gleichzeitig Platz für neue Fahrgäste zu schaffen. Ein attraktives Angebot führt dazu, dass noch mehr Menschen den SPNV als Verkehrsmittel nutzen.

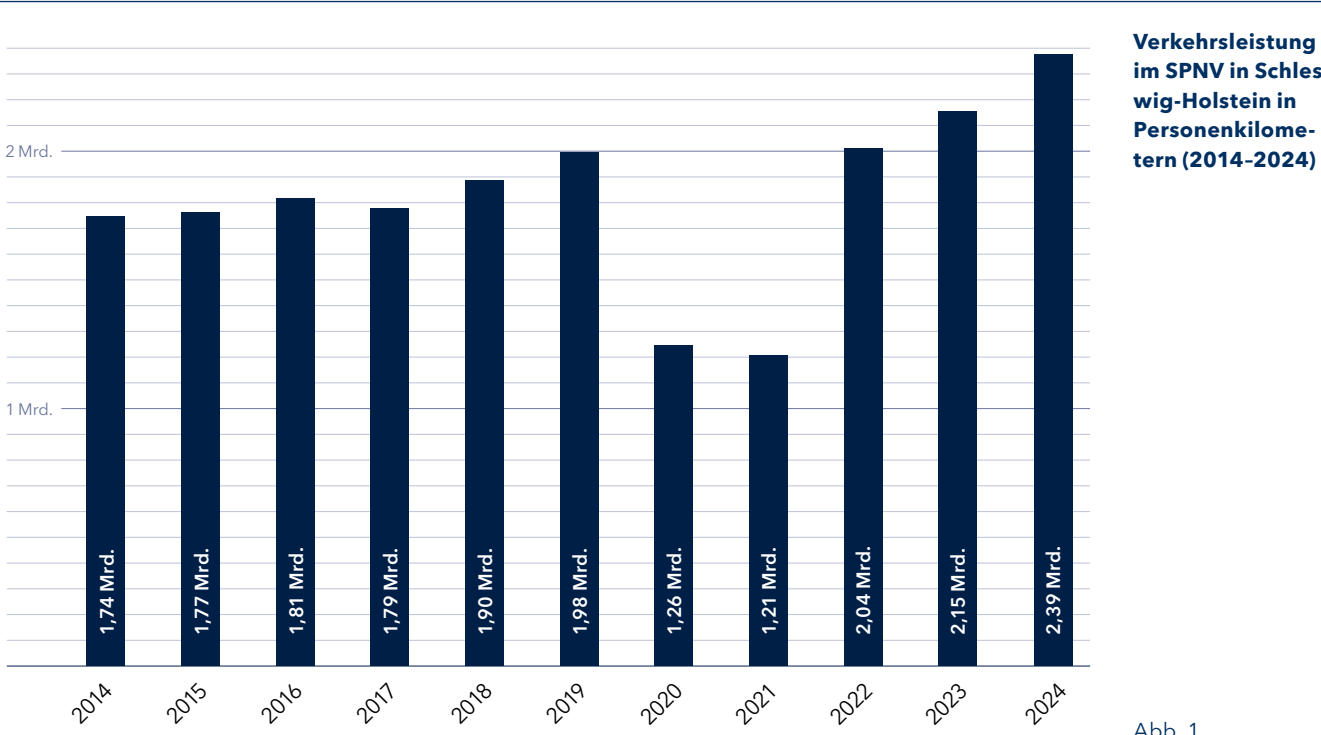
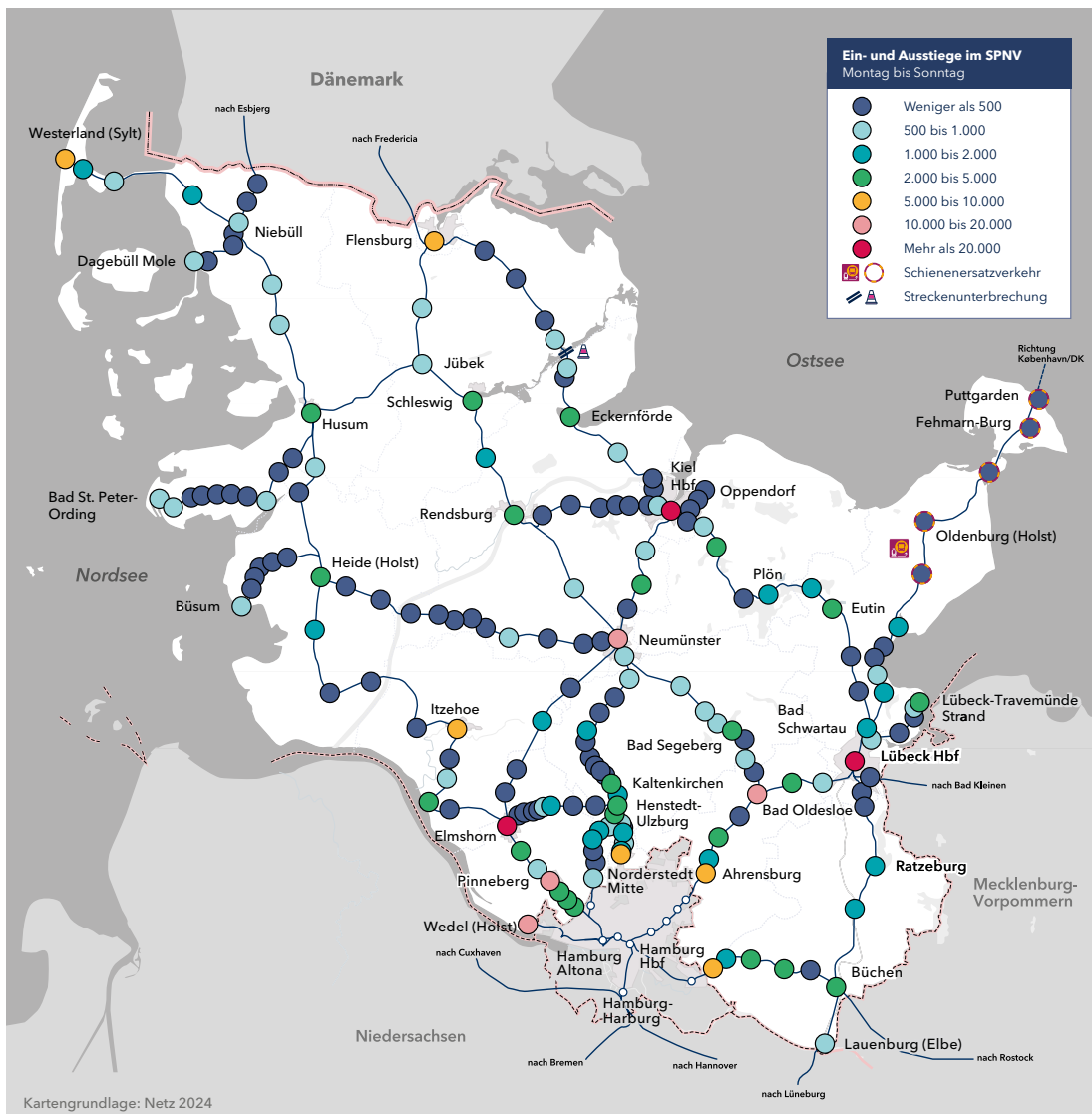




Abb. 2



Durchschnittliche Ein- und Ausstiege im SPNV in Schleswig-Holstein pro Tag (2024)

Abb. 3

2.2 Tarifvereinfachung

2.2.1 Deutschlandticket

Gemeinsam mit dem Bund haben die Länder im Mai 2023 das Deutschlandticket eingeführt. Seitdem ermöglicht das Ticket bundesweite Mobilität in allen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs: in Bussen, U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen, Regionalzügen sowie auf einigen Fähren und bei einigen On-Demand-Angeboten. Es wird als Abonnement angeboten, was dazu motiviert, den ÖPNV dauerhaft zu nutzen.

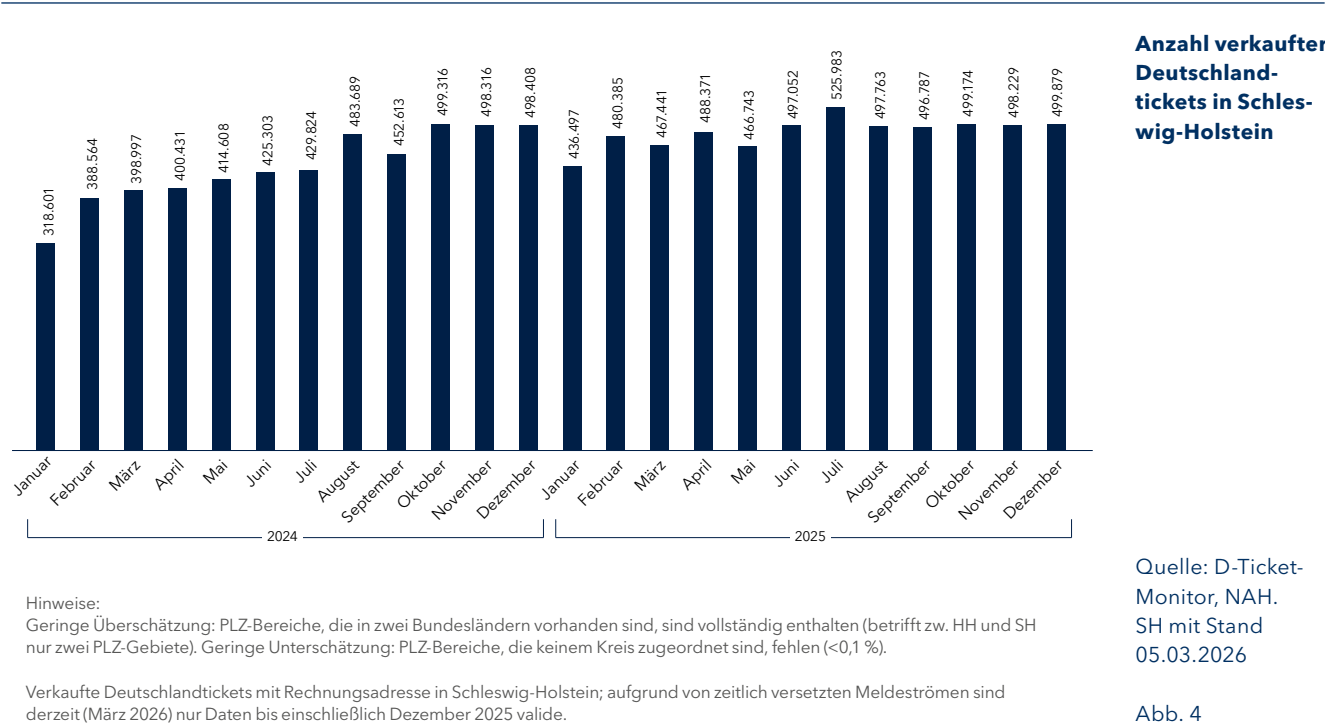
Der Einführungspreis des Deutschlandtickets von 49 € war günstiger als 95 Prozent der im SH-Tarif verkauften Erwachsenen-Abos. Zum 1. Januar 2025 wurde der Preis auf 58 € pro Monat angehoben, zum 1. Januar 2026 erfolgte eine weitere Erhöhung auf 63 € pro Monat.

Ungefähr ein Sechstel der Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner fährt mit dem Deutschlandticket

Die Kombination aus günstigem Preis und Zugang zu einem Großteil des Angebots macht es attraktiv, den ÖPNV zu nutzen: Seit Einführung des Deutschlandtickets ist die Zahl der Menschen mit einem Abonnement für den Nahverkehr in Deutschland um 50 Prozent gestiegen. Auch in Schleswig-Holstein hatten noch nie so viele Menschen über ein Abo Zugang zum ÖPNV. Ende 2025 hatten rund 500.000 Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner und damit rund ein Sechstel der knapp drei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner Schleswig-Holsteins das Deutschlandticket abonniert. Dabei ist ein deutlicher Zuwachs während der Sommermonate zu erkennen.

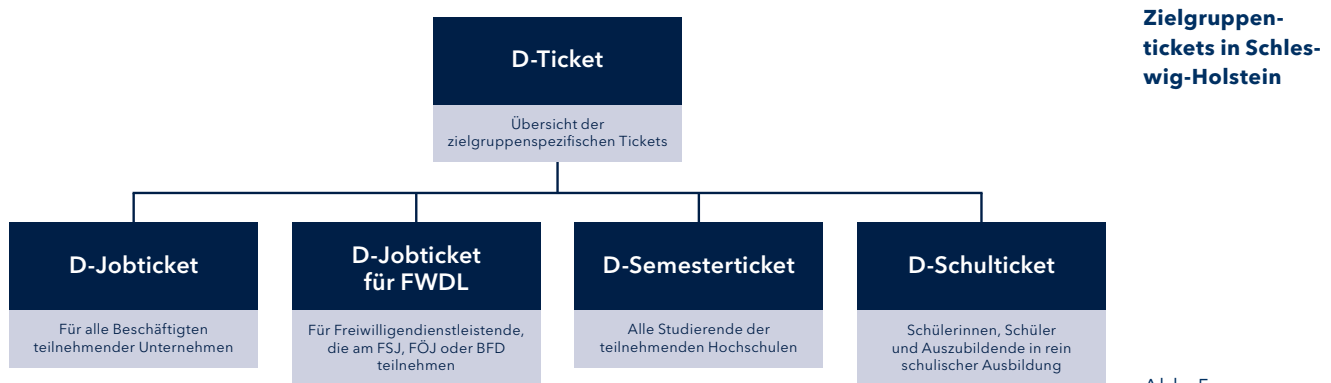
Im September und Oktober 2024 wurde das landesweite Semesterticket auf das Deutschland-Semesterticket umgestellt. Nach der ersten Preiserhöhung zum 1. Januar 2025 blieben die Absatzzahlen hoch. Ein Grund dafür war, dass das Deutschland-Schulticket zu erheblich mehr Verkäufen geführt hat.

Auch Menschen aus anderen Regionen Deutschlands nutzen in Schleswig-Holstein den Nahverkehr und verwenden dabei ihr Deutschlandticket. Dies betrifft insbesondere Reisende aus den benachbarten Bundesländern Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Auch für diese Fahrgäste stellt das Deutschlandticket eine komfortable und einfache Möglichkeit dar, Schleswig-Holstein touristisch zu erkunden oder berufliche Termine wahrzunehmen.



Deutschlandtickets für spezielle Zielgruppen

Das Deutschlandticket ist ideal, um zielgruppenspezifische Tickets darauf aufzusetzen. Beispiele für zielgruppenspezifische Tickets sind das Deutschland-Schulticket, das Deutschland-Semesterticket und das Deutschland-Jobticket. Diese wurden durch das Land zusammen mit den Aufgabenträgern für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr und den Verkehrsunternehmen für Schleswig-Holstein konzipiert und im Jahr 2024 mit großem Erfolg eingeführt.



Als Deutschland-Schulticket wird das reguläre Deutschlandticket zu einem ermäßigten Preis ausgegeben. Es ist erhältlich für Schülerinnen und Schüler sowie für Auszubildende in rein schulischer Ausbildung. Das Deutschland-Schulticket kann bequem online abonniert werden und ist in Schleswig-Holstein in allen Kreisen und kreisfreien Städten erhältlich. Der Rabatt wird durch die Kreise und kreisfreien Städte gewährt, die diesen auch aus Landesmitteln refinanzieren. Viele Kreise arbeiten bei der Ausgabe mit NAH.SH und dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) zusammen. Elf Kreise nutzen das gemeinsame Onlineantragsverfahren für Schülerfahrkarten (OLAV) der Zentralen Stelle Schülerfahrkarten der Kreise und kreisfreien Städte beim Kreis Herzogtum Lauenburg. Schülerinnen und Schüler mit langem Schulweg erhalten über das sogenannte Listenschülerverfahren eine kostenfreie Fahrkarte vom jeweiligen Kreis beziehungsweise vom Schulwegkostenträger – in der Regel ebenfalls ein Deutschlandticket.

Studierende der teilnehmenden Hochschulen in Schleswig-Holstein erhalten das Deutschlandticket als Semesterticket. Bis auf wenige Ausnahmen nehmen alle Studierenden das Deutschland-Semesterticket unabhängig von der individuellen Nutzung verpflichtend ab. Im Gegenzug wird das Ticket stark vergünstigt ausgegeben. Das Deutschland-Semesterticket ersetzt seit dem Wintersemester 2024/2025 das landesweite Semesterticket Schleswig-Holstein.

Für alle Beschäftigten teilnehmender Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber gibt es das Deutschland-Jobticket. Es bietet attraktive Konditionen für einen nachhaltigen und güns-

tigen Arbeitsweg. Der Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin schließt einen Rahmenvertrag mit dem Vertriebsdienstleister – seit Einführung des Deutschlandtickets ohne Mindestabnahmemenge – und zahlt einen Arbeitgeberzuschuss. Im Gegenzug wird ein zusätzlicher Rabatt gewährt. Das Jobticket ist damit besonders günstig erhältlich und auch für Azubis in betrieblicher Ausbildung verfügbar. Vom Jobticket profitieren sowohl die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, weil sie ihren Beschäftigten einen attraktiven Zusatznutzen gewähren können, als auch der Nahverkehr, weil zusätzliche Kundinnen und Kunden gewonnen werden.

Freiwilligendienstleistende können das Deutschland-Jobticket sehr günstig oder sogar kostenlos erhalten. Dies ist abhängig von der gewählten Rabattstufe beziehungsweise vom Arbeitgebenden-Zuschuss. Das Land gibt einen zusätzlichen Bonus in Form eines Landeszuschusses, welcher in beiden Rabattstufen gleich hoch ist.

Insgesamt tragen die zielgruppenspezifischen Tickets deutlich zum Gesamterfolg des Deutschlandtickets bei. Es gelten jeweils die bekannten Konditionen des regulären Deutschlandtickets.

Impuls für einheitliche und digitale Ticketsysteme

Die bundesweite Gültigkeit des Deutschlandtickets führt zu großem Abstimmungsbedarf zwischen den beteiligten Bundesländern, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen. Ein bundesweites Ticket benötigt unter anderem einheitliche Tarifbestimmungen, Produktkonditionen und Regeln zur Preisfortschreibung. Auch Vereinbarungen zur dauerhaften Aufteilung der Einnahmen und zu den Zuschussbedarfen sind erforderlich. Damit das Ticket ausgegeben und kontrolliert werden kann, braucht es einheitliche technische Standards, zum Beispiel für die Handyticket-Barcodes und Chipkarten. Durch die Beschränkung auf zwei Ausgabemedien, nämlich als digitales Handyticket sowie als Chipkarte, wird der ÖPNV für die Fahrgäste übersichtlicher und digitaler. Das Deutschlandticket hat damit einen massiven Impuls zur bundesweiten Vereinheitlichung und Digitalisierung des Ticketings im ÖPNV gegeben.

Vereinfachung des ÖPNV-Ticketings in Schleswig-Holstein

Ein sehr großer Teil der Kundinnen und Kunden ist heute mit dem Deutschlandticket in Bahn und Bus unterwegs. Deutschlandweit werden rund zwei Drittel der Fahrten im ÖPNV damit zurückgelegt. Auch für viele Menschen, die nur wenige Freizeitfahrten im Monat machen, lohnt sich das Deutschlandticket bereits. Dadurch sind die Verkäufe aller anderen Tickets wie der Einzel- und Tagestickets oder des Schleswig-Holstein-Tickets deutlich zurückgegangen. Auch Sortimente wie Einzelkarten mit BahnCard-Rabatt werden fast nicht mehr nachgefragt.

Mit dem Deutschlandticket wird das ÖPNV-Tarifsystem in Schleswig-Holstein für viele Fahrgäste einfacher. Es ist somit ein Beitrag zu den von NAH.SH und dem Hamburger

Verkehrsverbund (hvv) gemeinsam mit der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH), sowie den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geplanten Vereinfachungen im Rahmen des Tarifentwicklungsplans, die im folgenden Unterkapitel 2.2.2 erläutert werden. Die landesweite Vereinheitlichung und die Digitalisierung des Ticketings wurden mit dem Deutschlandticket deutlich beschleunigt.

2.2.2 Tarifreformen in Schleswig-Holstein

Die hohe Komplexität der bisherigen Tarifwerke, die historisch gewachsene, unübersichtliche Ticketvielfalt, veränderte Rahmenbedingungen und neue Anforderungen waren der Ausgangspunkt für eine Modernisierung der beiden regionalen Tarife in Schleswig-Holstein (hvv-Tarif und SH-Tarif).

Der Fokus des neuen SH-Tarifs und hvv-Tarifs liegt auf Einfachheit und Verständlichkeit; Hemmnisse und Nutzungsbarrieren werden abgebaut. So wird vor allem für Neukundinnen und Neukunden sowie für gelegentliche Fahrgäste der Einstieg in den ÖPNV erleichtert. Alle sollen schnell und unkompliziert das passende Ticket finden. Weitere Ziele der Tarifreformen sind es, die tarifliche Grenze innerhalb Schleswig-Holsteins für Kundinnen und Kunden weniger spürbar zu machen, die Tarifverwaltung zu verschlanken und vertriebliche Aufwände zu reduzieren.

Insbesondere beim SH-Tarif wird das Produktsortiment grundlegend neu strukturiert. Produkte werden zusammengelegt, Konditionen angepasst und bei niedriger Nachfrage teilweise eingestellt. Die bisherige Zersplitterung etlicher Variationen in Einzel-, Gruppen-, Zeitkarten und Sondertickets entfällt zugunsten einer übersichtlichen, schnell erfassbaren Produktpalette. Nur vereinzelt bleiben regionale Sondertickets aus Gründen des Bestandsschutzes erhalten. Die Anzahl der Preisstufen wird reduziert, sodass die Preisbildung für die Fahrgäste übersichtlicher und transparenter ist. Bei beiden Tarifen wird das Deutschlandticket als sehr beliebtes und attraktives Tarifprodukt nahtlos in die Produktpalette integriert und erweitert. Es bildet die Basis für zielgruppenspezifische Tickets etwa für Schülerinnen und Schüler, Studierende und Freiwilligendienstleistende (in Schleswig-Holstein) sowie für Beschäftigte (vgl. Zielgruppentickets, Abschnitt 2.2.1). Das Fortbestehen des Deutschlandtickets ist somit ein wichtiger Faktor für die erfolgreich neu gestaltete Tariflandschaft in Schleswig-Holstein. Dies gilt sowohl für den SH-Tarif als auch für den hvv-Tarif. Neben der neuen Preis- und Produktstruktur liegt ein besonderes Augenmerk auf der stärkeren Kooperation mit Nachbarregionen und einer möglichen Ausweitung der Kooperation mit Dänemark (für den SH-Tarif). Bei beiden Tarifen wird auf eine erlösneutrale Umsetzung geachtet.

Die beiden Tarife wurden unter Federführung der jeweils zuständigen Tariforganisationen (hvv für den hvv-Tarif und NAH.SH beziehungsweise NSH für den SH-Tarif) in enger Abstimmung miteinander entwickelt:

Nach der Konzeptionsphase mit einem breiten Beteiligungsprozess für den SH-Tarif wurde der Tarifentwicklungsplan (TEP) im Mai 2024 von der Tarifkommission fachlich beschlossen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen hatten zuvor einstimmig zugestimmt. Erste Schritte zur Umsetzung und zur Vereinfachung des Tarifsystems werden 2026 bis 2027 unternommen, dann folgen weitere Schritte.

Der Aufsichtsrat des Hamburger Verkehrsverbundes beschloss die Grundlagen der Reform des hvv-Tarifs. Dieser gilt in Hamburg und dem Hamburger Umland. Beide Tarifreformen sind eng aufeinander abgestimmt und sollen im Idealfall die Unterschiede bei Tarifprodukten, -sortimenten und -bedingungen sowie bei Preisstufen minimieren. Die Tarifsystematik ist so weit wie möglich angeglichen. Das langfristige Ziel ist ein ergänzendes gemeinsames Tarifprodukt in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Hamburg und im nördlichen Niedersachsen.

Mit dem TEP setzt Schleswig-Holstein erneut bundesweite Maßstäbe für einen zukunftsorientierten Nahverkehr. Die Reform ist nicht nur ein Schritt zu klimafreundlicher Mobilität, sondern auch ein Beispiel für gelungene Zusammenarbeit über politische und institutionelle Grenzen hinweg. Der zukunftsfähige und einfachere Tarif wird Zugangshürden verringern und es auch heutigen Nicht- oder Seltennutzenden erleichtern, im Nahverkehr unterwegs zu sein.

2.3 Bearbeitungsstand von Projekten des vorigen LNVP

Der LNVP 2022–2027 hat allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität beschrieben. Viele davon wurden umgesetzt: So konnten Planungen für ein robustes Netz, das höhere Geschwindigkeiten ermöglicht und etwa durch Kreuzungsbahnhöfe leistungsfähiger wird, vorangebracht werden. Die Qualitätskontrolle an den Stationen wurde wieder aufgenommen. Es gibt größere Fahrzeugreserven für das E-Netz Ost (RE8, RE8o, RB81, RB86, RB85, X85), die Akkunetze (RE83, RE84, RB76, RB63, RB82, RE72, RE74, RB64, RB73, RB75) und die S-Bahn. Bei der Vergabe Netz West (RE6, RE6o, RB62) erfolgte die wettbewerbsneutrale Sicherung von ausreichenden Werkstattkapazitäten. Auch für die Netze Mitte (RE7, RE7o) und Süd-West (RB61, RB71) wurden weiter verbesserte Konzepte für Inbetriebnahme, Fahrzeugreserven und Werkstattkapazitäten im Vergabeverfahren berücksichtigt.

2.3.1 Angebots- und Infrastrukturoffensive

Verbesserung des Fahrplanangebots

Die hier beschriebene Angebotsoffensive schließt sich an viele, schon vorher erreichte Verbesserungen des Angebots an. Bereits in den vergangenen Jahrzehnten wurde das Angebot im SPNV flächendeckend ausgebaut. Hierzu gehörte insbesondere der Halb-

stundentakt auf vielen Relationen: so zum Beispiel auf Hamburg zulaufenden RE-Hauptachsen nach Neumünster – Kiel, Lübeck, Itzehoe und Büchen (nur Hauptverkehrszeit), die ganztägig (von 6 bis 24 Uhr) mit zwei Zügen pro Stunde bedient werden. Alle auf Kiel zulaufenden Achsen nach Eckernförde, Rendsburg, Hamburg – Neumünster, Lübeck, außer nach Oppendorf, werden ebenfalls mit zwei Zügen pro Stunde bedient.

Auf vielen Strecken erfolgten Fahrplanverbesserungen. So wurde der S-Bahnverkehr von Hamburg nach Reinbek – Wohltorf – Aumühle durch den werktäglichen 10-Minuten-Takt in der nachmittäglichen und abendlichen Hauptverkehrszeit verdichtet.

Auch rund um das E-Netz Ost erfolgten Fahrplanverdichtungen:

- Halbstundentakt zwischen Hamburg und Lübeck auch zwischen 20 und 23 Uhr
- ganzjährig durchgehende Direktzüge auf der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde
- saisonal durchgehender Halbstundentakt zwischen Lübeck und Travemünde an den Wochenenden zwischen Ostern und Oktober
- Angebotsverdichtung zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Neustadt durch halbstündlichen Takt in der Hauptverkehrszeit und an Saisonwochenenden, die im Sommer durch zusätzliche Traktionen über mehr Kapazität verfügen
- zusätzliche Sprinterfahrten zwischen Hamburg und Lübeck
- neue Bahnstation Lübeck-Moisling

Mit Einführung der Akkuzüge wurden Fahrplan- und Kapazitätsausbaumaßnahmen umgesetzt: So wurde zwischen Kiel und Lübeck (RE83, RB84) ähnlich wie zwischen Hamburg und Lübeck (RE8, RE80) der angenäherte Halbstundentakt auf die Abendstunden zwischen 20 und 0 Uhr ausgedehnt. Zwischen Lübeck und Lüneburg (RE83) fahren nun fast ausschließlich Züge in Doppeltraktion (ein Zug mit zwei Triebfahrzeugen), wodurch die Sitzplatzkapazität erheblich erhöht wurde. Auch zwischen Neumünster und Bad Oldesloe (RB82) kommen deutlich mehr Doppeltraktionen zum Einsatz.

Zwischen 2022 und 2025 konnten durch diese Maßnahmen folgende Veränderungen der Sitzplatzkapazitäten gemessen in Sitzplatzkilometern (Produkt aus Sitzplätzen und Streckenlänge in Kilometer) je Streckenabschnitt erreicht werden:

- 7,7 Prozent Steigerung zwischen Kiel und Eckernförde
- 22,5 Prozent Steigerung zwischen Kiel und Lübeck
- 49,2 Prozent Steigerung zwischen Lübeck und Lüneburg
- 9,8 Prozent Steigerung zwischen Neumünster und Bad Oldesloe

Insgesamt gab es im Gesamtnetz eine Steigerung von 14 Prozent mehr Sitzplatzkapazität in Sitzplatzkilometern, was mehr als 1,1 Mrd. zusätzlichen Sitzplatzkilometern (circa 9,4 Mrd. Sitzplatzkilometer im Jahr 2025 gegenüber circa 8,3 Mrd. Sitzplatzkilometer im Jahr 2021) entspricht.

Fallbeispiel Reaktivierung: Hein Schönberg

Bereits im ersten LNVP von 1997 wurde eine Wiederinbetriebnahme des SPNV auf der Strecke von Kiel bis zum Schönberger Strand skizziert und eine Realisierung im Rahmen der Kategorie „SPNV 2010“ empfohlen. Nach Aufnahme der konkreten Planung im Jahr 2012 startete 2017 der Betrieb auf dem ersten Abschnitt bis Kiel-Oppendorf. Parallel wurde die weitere Strecke bis zum Schönberger Strand instand gesetzt. Das Projekt beinhaltet die Reaktivierung der Bahnstationen in Kiel Ellerbek (Inbetriebnahme 2017), Kiel Schulen am Langsee (Inbetriebnahme 2017), Kiel-Oppendorf (Inbetriebnahme 2017), Schönkirchen (Inbetriebnahme 2025), Probsteierhagen (Inbetriebnahme 2026) sowie Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand (geplante Inbetriebnahme 2027).

Im Frühjahr 2025 starteten die Arbeiten für den zweiten Streckenabschnitt von Schönkirchen bis zum Schönberger Strand. Die Betriebsaufnahme der RB76 bis zum Bahnhof Schönkirchen erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Das Inbetriebnahme-konzept zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses Anfang 2025 sieht vor, dass ab dem Fahrplanwechsel im Jahr 2026 die Züge auf dem Abschnitt bis Probsteierhagen fahren, ab dem Fahrplanwechsel 2027 bis Schönberger Strand (Gesamtinbetriebnahme).

Die RB76 verbindet die Region Probstei und den Kieler Nordosten mit dem stündlichen Taktknoten des integralen Taktfahrplans im Kieler Hauptbahnhof. Dort sind kurze, attraktive Umstiege auf insgesamt vier weitere Äste des Taktknotens sowie den Fernverkehr möglich.

2.3.2 Fahrzeugoffensive

Erhöhter Komfort in den Zügen

In den für das Netz Mitte/Süd-West ab Dezember 2027 neu eingesetzten Zügen Alstom Coradia HC wird der Komfort weiter erhöht, indem nicht zuletzt Bereiche unterscheidbar gestaltet werden. Im Bereich für das hochwertige Sitzen wird besonders auf längeren Strecken das Augenmerk auf Bequemlichkeit gelegt. Der Bereich für das innovative Sitzen soll Kommunikation fördern und vornehmlich junge Menschen ansprechen. Die erste Klasse bietet schließlich höchstmöglichen Komfort und ein ruhiges Raumgefühl.

Ein bequemer Sitzplatz ist nach wie vor eines der wichtigsten Komfortmerkmale. Bei der Gestaltung der Züge, bei der auch Fahrgäste in die Auswahl eingebunden waren, wird auf ergonomische Gestaltung geachtet. Besonders für längere Strecken beschafft das Land Fahrzeuge mit größerem Sitzabstand, damit durch ausreichend Beinfreiheit eine angenehmere Fahrt geboten wird.

Bei der Auswahl und Gestaltung von Fahrzeugen wird auch auf eine zuverlässige Klimatisierung gesetzt. Dies ist besonders wichtig in heißen Sommermonaten oder bei starkem

Sonneneinfall. Die Klimatisierung soll auch bei Ausfall von Teilsystemen mit verminderter Leistung weiterlaufen und so ein Mindestmaß an Kühlung oder Heizung sicherstellen.

Der Zugang zum Internet wird kostenlos über WLAN bereitgestellt und ermöglicht es Fahrgästen, während der Fahrt zu arbeiten, zu kommunizieren oder Unterhaltungsangebote zu nutzen. Um den Fahrgästen WLAN zur Verfügung zu stellen, wurden neue Fahrzeuge mit entsprechender WLAN-Infrastruktur ausgestattet. Die Betreiber sind anschließend durch die Verkehrsverträge dazu verpflichtet, den Fahrgästen WLAN bereitzustellen. Das Nachrüsten entsprechender Infrastruktur in den Bestandsfahrzeugen gestaltet sich jedoch schwierig. Für diese Nachrüstung ist ein umfassendes Redesign der Züge erforderlich, so beispielsweise in den Reisezugwagen auf der Marschbahn zwischen Hamburg-Altona und Westerland (Sylt). Im Rahmen eines solchen Redesigns werden dort entsprechende WLAN-Systeme eingebaut. Die Verfügbarkeit von Steckdosen und USB-Anschlüssen an allen Sitzplätzen soll gewährleisten, dass Fahrgäste die Akkus ihrer Endgeräte aufladen können. An der überwiegenden Zahl der Sitzplätze finden sich Ganz- oder Halbtische in den Zügen, mindestens aber Klapptische.

In Schleswig-Holstein setzen wir auf ein einheitliches Design der Fahrzeuge. Dieses trägt mit einem klaren, am Corporate Design des Landes orientierten Farbkonzept dazu bei, dass sich Passagierinnen und Passagiere wohlfühlen. Eine attraktive Gestaltung vermittelt den Fahrgästen ein Gefühl der Wertschätzung, auch wenn dieses meist nur unterbewusst wahrnehmbar ist.

Fahrzeuge werden nach Möglichkeit so gestaltet, dass Wagenübergänge offen sind und Bereiche durchsehbar voneinander getrennt sind. Das so geschaffene offene Raumgefühl und die Übersichtlichkeit der Fahrzeuge fördern das Komfortempfinden der Reisenden. Vielen Menschen verleiht der Überblick auch ein größeres Gefühl der Sicherheit.

Der Nahverkehr soll für alle Menschen nicht nur nutzbar, sondern auch komfortabel sein. Besonders für Menschen mit Behinderung traf dies in der Vergangenheit nicht auf alle Fahrzeuge zu. Inzwischen wird bei der Gestaltung von Schienenfahrzeugen besonders auf die Barrierefreiheit (siehe 2.3.4 Barrierefreiheit) geachtet.

Das Lichtkonzept in den Schienenfahrzeugen ist so gestaltet, dass in allen Bereichen und an allen Sitzplätzen ausreichend Licht vorhanden ist. Mit einer tageszeitabhängigen Steuerung der Helligkeit und der Lichttemperatur soll dem Fahrgast ein natürliches Lichtgefühl vermittelt werden. Dies ist insbesondere für Pendlerinnen und Pendler in den Morgen- und Abendstunden wichtig. Leselampen an Sitzplätzen ermöglichen bei Bedarf eine Beleuchtung, die andere Fahrgäste nicht blendet.

Das Land Schleswig-Holstein hat durch die Einführung neuer Fahrzeuge bereits weitreichende Verbesserungen des Fahrgastkomforts auf vielen Strecken erzielt. Dank ihrer großen Laufruhe, einem verbesserten Sitzabstand, gut durchdachtem Lichtkonzept und Innendesign sowie den Verbesserungen des Fahrgastinformationssystems und

der Steckdosen sind beispielsweise die Akkuzüge bei den Fahrgästen sehr beliebt. Sie tragen das Landesdesign, sind Botschafter für die neue Antriebstechnologie und bilden einen neuen Standard der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Reisende, aber auch für Fahrgäste mit eingeschränktem Sehvermögen.

Zusätzlich zur Neubeschaffung von Zügen werden Fahrzeuge etwa zur Hälfte ihrer ungefähr dreißigjährigen Lebensdauer modernisiert und an veränderte Komfortbedürfnisse der Fahrgäste angepasst. Dies erfolgt derzeit beispielsweise mit dem Refresh der Marschbahnzüge im Netz West.

Neue Doppelstocktriebwagen zwischen Hamburg und Lübeck im Einsatz

Auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck werden seit Dezember 2022 vierteilige elektrische Doppelstocktriebwagen vom Typ KISS des Herstellers Stadler eingesetzt. Jedes Fahrzeug hat eine Kapazität von 393 Sitzplätzen. Die Triebzüge werden auch als Doppeltraktion (786 Sitzplätze) sowie in besonderen Betriebssituationen in Dreifachtraktion (1.179 Sitzplätze) eingesetzt, das heißt ein Zug mit zwei beziehungsweise drei Triebfahrzeugen. Die geräumigen Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen ermöglichen ein barrierefreies Reisen sowohl für mobilitätseingeschränkte Personen als auch für größere Reisegruppen. Ein weiteres Plus: Ein Fahrzeug bietet Platz für bis zu 36 Fahrräder, wodurch der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtert wird. Angepasste Einstiegshöhen und ein spezielles stufenloses Innenraumkonzept sorgen dafür, dass der Nahverkehr noch zugänglicher und komfortabler für alle Fahrgäste wird. Mit modernen Ausstattungselementen sorgen die KISS-Triebzüge für ein angenehmes Reiseerlebnis zwischen den beiden Hansestädten.

Die KISS-Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre hohe Zuverlässigkeit aus – lediglich ein Prozent der Ausfälle auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck lässt sich auf Probleme mit den Fahrzeugen zurückführen. Dies trägt zu einem stabilen Betrieb auf einer der am stärksten frequentierten Pendlerstrecken in Schleswig-Holstein bei.

Ein weiteres Highlight ist das neue Fahrgastinformationssystem (FIS), das den Reisenden stets aktuelle Informationen zu ihrer Fahrt bietet. Besonders praktisch ist die Auslastungsanzeige, die es den Passagierinnen und Passagieren ermöglicht, gegebenenfalls in weniger ausgelasteten Bereichen des Zuges einen geeigneten Platz zu finden. Das ebenfalls verbaute automatische Fahrgastzählsystem (AFZS) führt zu einer fahrtenscharfen Erfassung der Fahrgastanzahl, wodurch eine genauere Planung der Leistungsbestellung möglich wird.

Nach und nach werden die Fahrzeuge mit dem European Train Control System (Europäisches Zugsicherungssystem, kurz ETCS) ausgerüstet, um diese bereits frühzeitig auf die künftigen Anforderungen an die Infrastruktur nach Fertigstellung der FBQ vorzubereiten.

Marschbahn-Refresh

Im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein werden die seit 2005 im Netz West auf der Marschbahn zwischen Hamburg-Altona und Westerland auf Sylt eingesetzten 90 Reisezugwagen einem sogenannten Refresh unterzogen. Die umfassende Modernisierung sorgt unter anderem für besseren Mobilfunkempfang, WLAN, verbesserte Fahrgastinformationen, Tische in den Vis-à-vis-Sitzgruppen und Steckdosen an jedem Sitzplatz auch in der 2. Wagenklasse. Die Barrierefreiheit wird etwa durch neu gestaltete Rollstuhlbereiche in den Steuerwagen ebenfalls verbessert. Die markante Außenfarbgebung im aktuellen NAH.SH-Design dient auch dem Korrosionsschutz und damit dem Werterhalt der Fahrzeuge. Parallel werden alle 15 eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 245 sukzessiv der Revision zugeführt, die eine Neumotorisierung und Auffrischung der Farbgebung vorsieht.

Um Entlastung zu schaffen und um die zeitweilige Nichtverfügbarkeit von Fahrzeugen im Rahmen des Refreshs auszugleichen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Regio mit finanzieller Unterstützung durch das Land zusätzliche Wagenparks angemietet und zwei zusätzliche Loks beschafft.

Refresh der NEG-Triebwagen

Durch die umfassende Modernisierung der dieselbetriebenen Triebwagen der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (NEG) wird der Komfort für Fahrgäste deutlich erhöht. Alle Fahrzeuge erhalten WLAN sowie ein zeitgemäßes Fahrgastinformationssystem. Die Bereiche für mobilitätseingeschränkte Personen werden erweitert und funktional verbessert, um ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen. Auch die Inneneinrichtung wird stellenweise erneuert und sorgt so für eine angenehmere Aufenthaltsqualität. Außerdem erfolgt die Außengestaltung der Fahrzeuge künftig im Corporate Design der NAH.SH.

nordbahn-Züge wechseln zur AKN

Das Land Schleswig-Holstein hat die AKN beauftragt, die sieben Triebwagen des Typs LINT zu erwerben, mit der die NBE nordbahn die Strecke Bad Oldesloe – Neumünster – Heide – Büsum bedient hat. Mit der dadurch möglichen Weiternutzung der Fahrzeuge sollen mehrere Ziele erreicht werden: Zum einen sollen bei der AKN die hochflurigen Triebwagen des Typs VTA nach und nach außer Betrieb genommen beziehungsweise entlastet werden. Zum anderen lassen sich die LINT-Fahrzeuge als Expresszüge einsetzen und können vom Land für kurzfristige Einsätze in anderen Netzen ausgeliehen werden. Dadurch erhöht sich die Betriebsstabilität, was für Fahrgäste mehr Zuverlässigkeit bedeutet. Die Weiternutzung der LINT-Triebwagen ist auch aus Sicht der Barrierefreiheit positiv, da in den niederflurigen Fahrzeugen ein höhengleicher Einstieg möglich ist.

Neue Fahrzeuge für die Netze Mitte und Süd-West sowie Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH

Für den Betrieb der Netze Mitte (RE7 und RE70 Hamburg – Kiel/Flensburg) sowie Süd-West (RB61 und RB71 Hamburg – Itzehoe/Wrist) wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 neue Verkehrsverträge ausgeschrieben. Hierfür hat der Hersteller Alstom im Juli 2023 nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren den Auftrag zur Lieferung von 42 elektrischen vierteiligen Doppelstocktriebzügen des Typs Coradia Max erhalten (vgl. Abschnitt dieses Kapitels zum erhöhten Komfort in den neuen Zügen für das Netz Mitte/Süd-West). Die Fahrzeuge sollen im Jahr 2027 ausgeliefert werden.

Ursprünglich sollten die benötigten Züge wie bei den Akkumnetzen durch einen privaten Fahrzeugbereitsteller gekauft und dann an die jeweiligen vom Land bestimmten EVU vermietet werden. Diese Dienstleistung wurde in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren ausgeschrieben, ohne dass hierauf Angebote abgegeben wurden. Daher hat das Land 2024 die ZUG.SH als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) gegründet, welche die Fahrzeuge finanziert, ins Eigentum übernimmt und an die künftigen EVU vermietet wird. Mit dem Modell können die Vertragsstrukturen vereinfacht und die Finanzierungsbedingungen noch einmal verbessert werden. Das Land folgt damit dem Beispiel anderer Aufgabenträger in Deutschland.

2.3.3 Bahnhofsoffensive

Zwischen 2021 und 2027 wurde in Schleswig-Holstein eine wichtige neue Bahnstation in Betrieb genommen. Der neue Bahnhofpunkt in Lübeck-Moisling wurde im Dezember 2023 eröffnet. Die neue Station liegt zentral in einem dicht besiedelten Stadtteil mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Nahezu die gesamte Bevölkerung des Stadtteils wohnt innerhalb eines 1-Kilometer-Radius und damit im Einzugsbereich der Bahnstation. Im September 2025 wurden im Durchschnitt rund 1.300 Ein- und Aussteigende pro Tag gezählt (montags bis sonntags). Damit lag die Nutzung des Haltepunkts schon nach weniger als zwei Jahren über den ursprünglichen Prognosen von ungefähr 1.000 Ein- und Aussteigenden.

Durch die gleichzeitige Anbindung mit mehreren Buslinien fungiert Moisling damit nicht nur als zusätzlicher SPNV-Halt, sondern als vollwertiger Busknoten im Lübecker Südwesten. Die Bedeutung des Haltepunkts reicht dabei deutlich über den Stadtteil hinaus: Durch die gezielte Verknüpfung des SPNV mit den Buslinien werden auch angrenzende Stadtteile direkt an den SPNV angebunden. Der neue Haltepunkt verbessert somit nicht nur die Erreichbarkeit einzelner Quartiere, sondern optimiert die gesamte Reisekette im Sinne eines integrierten, zeitsparenden Angebots.



**Fallbeispiel:
Sörup ist Bahnhof
des Jahres**

Abb. 6

Fallbeispiel: Sörup ist Bahnhof des Jahres

Die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“ ist 2024 erstmals in den „echten Norden“ gegangen: Sörup erhielt den alljährlich von der Allianz pro Schiene e. V. vergebenen Preis. Dass sich Fahrgäste an dem Bahnhof besonders willkommen fühlen, ist vor allem dem Engagement der Gemeinde Sörup zu verdanken. Nach eigenen Angaben hat sie mit Unterstützung von circa 500.000 € Landesmitteln in den Bahnhof und sein Umfeld investiert. In Sörup leben rund 4.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Täglich steigen durchschnittlich 350 Fahrgäste an dem an der Bahnstrecke zwischen Kiel und Flensburg gelegenen Bahnhof ein und aus. Die Züge der Linie RE72 halten zwischen 5 Uhr morgens und 24 Uhr am Abend stündlich. Der Bahnhof Sörup zeichnet sich durch ein gepflegtes und belebtes Umfeld aus, das den jeweiligen Bedarf der Fahrgäste berücksichtigt. Es gibt sowohl eine Bushaltestelle als auch überdachte Radabstellplätze und einen kleinen Parkplatz für Pkw. In Zukunft sollen zudem gesicherte Fahrradabstellplätze errichtet werden. Der Vorplatz lädt mit einem Eiscafé und Sitzmöglichkeiten zum Verweilen ein. In dem gut erhaltenen Bahnhofsgebäude befinden sich außer dem Café noch die Tourist-Information und ein Steuerberatungsbüro. Für die Fahrgäste gibt es einen kleinen Wartebereich sowie Toiletten, die zweimal am Tag gereinigt werden.

2.3.4 Barrierefreiheit

Schleswig-Holstein nimmt bundesweit eine führende Stellung in Sachen Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr ein. Das Land setzt konsequent auf barrierefreie Bahnhöfe und Fahrzeuge, um allen Menschen unabhängig von ihren körperlichen oder Sinneseinschränkungen eine Teilhabe am öffentlichen Nahverkehr und damit am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Auch Reisende mit Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern profitieren von einer barrierefreien Infrastruktur.

Bahnhöfe fast flächendeckend barrierefrei

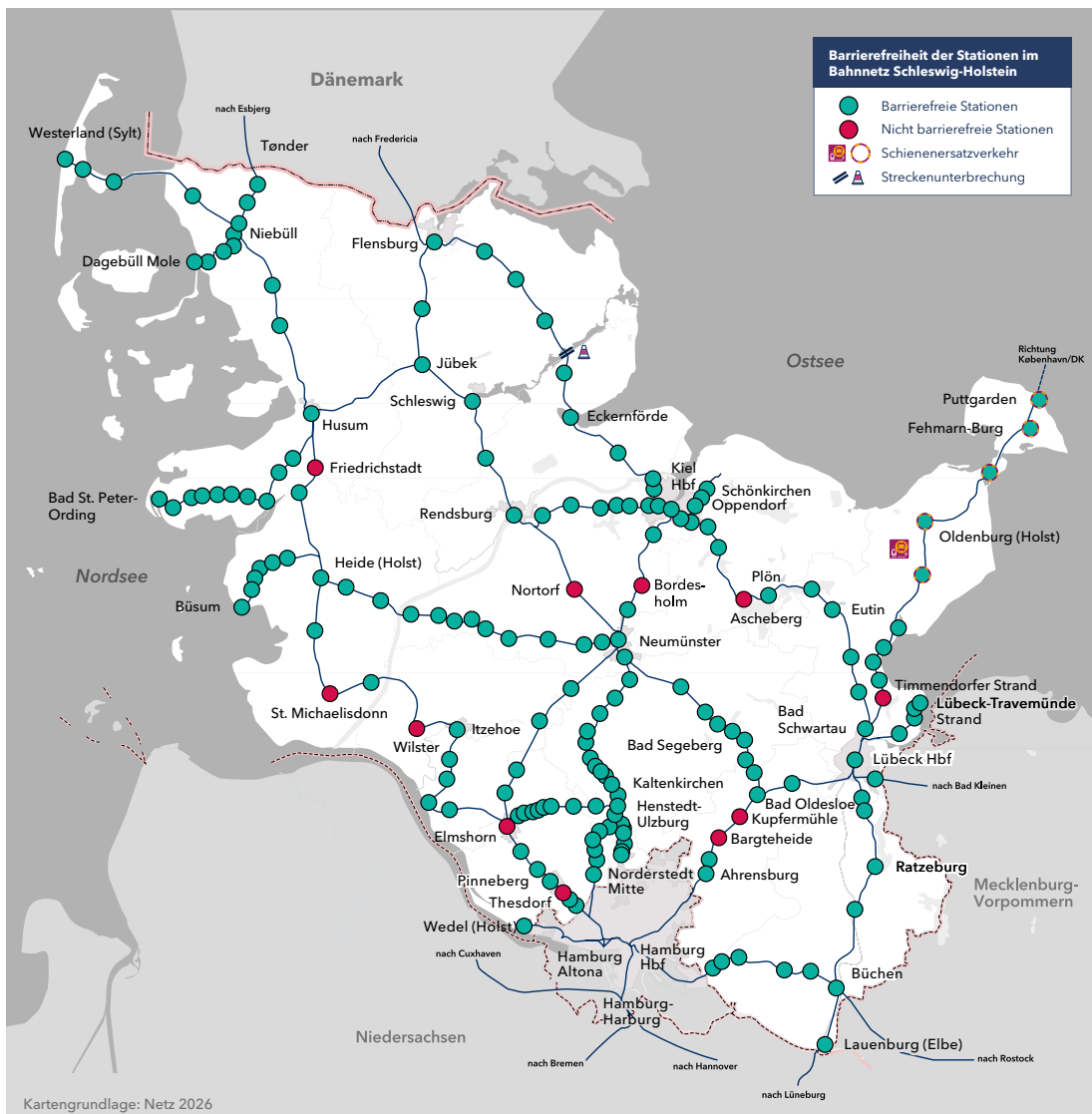
Das Land hat umfassend in die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen investiert und sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Das Ziel aus dem vorherigen LNVP, 95 Prozent aller Bahnhöfe im Land bis 2026 barrierefrei zu gestalten, wurde annähernd erreicht: 94 Prozent der Bahnhöfe sind barrierefrei.

Damit ein Bahnhof als barrierefrei gilt, müssen diese Kriterien erfüllt sein:

angeglichene Systemhöhe von Fahrzeugen und Infrastruktur, in Schleswig-Holstein grundsätzlich 76 Zentimeter, mindestens 55 Zentimeter (bei S-Bahnen 96 Zentimeter)

- stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige aus dem öffentlichen Raum
- ein normgerechtes Blindenleitsystem
- digitale, optische und akustische Fahrgastinformationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

Durch das Engagement des Landes wurden allein in den vergangenen Jahren vier ländliche Bahnstationen zwischen Heide und Büsum und acht zwischen Husum und St. Peter-Ording vollumfänglich barrierefrei ausgebaut.



Darstellung der barrierefreien Bahnstationen in Schleswig-Holstein

Abb. 7

Schienenfahrzeuge mit modernen Mobilitätsstandards

Bis auf wenige Linien sind fast ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz. Neue Standards setzen sich durch: Die meisten eingesetzten Fahrzeuge im Land gehen in vielen Bereichen sogar über die EU-seitig vorgegebenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) hinaus, insbesondere in diesen Bereichen:

- stufen- und spaltlose Einstiege
- taktile Elemente und Beschriftungen innerhalb und außerhalb der Züge
- weiterentwickelte und noch nutzerfreundlichere Universaltoiletten mit mehr Bewegungsfreiheit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und mehr Komfort zum Beispiel durch Ganzkörperspiegel

Dies sind nur einige der innovativen Merkmale der Schienenfahrzeuge in Schleswig-Holstein.

Darüber hinaus wird die Fahrgastinformation kontinuierlich verbessert, um die Nutzung für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderungen zu erleichtern.



**Marschbahn: tak-
tile Information in
den Fahrzeugen**

Abb. 8

Durch Beteiligung gemeinsam für eine bessere Zukunft

Ein weiteres Erfolgsmodell Schleswig-Holsteins ist die enge Zusammenarbeit mit Verbänden und Interessenvertretungen. Nach einer pandemiebedingten Pause tagt der runde Tisch für mobilitätseingeschränkte Reisende der NAH.SH wieder viermal jährlich. Seit mittlerweile über 20 Jahren werden hier Bedarfe ermittelt und Anregungen aus der Praxis aufgenommen, um die Barrierefreiheit im Land kontinuierlich weiterzuentwickeln.

2.3.5 Klimaschutzoffensive

Umstellung von Regionalbahnlinien auf Akkuzüge und Herstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur

In den vergangenen Jahren ist ein großer Schritt in Richtung Klimaneutralität des SPNV gelungen: 55 neue Akkutriebzüge des Typs FLIRT Akku lösten rund 45 Dieseltriebwagen des Typs LINT ab. Zwischen Oktober 2023 und Dezember 2024 wurden die folgenden Linien auf elektrischen Betrieb umgestellt:

- RB63 Neumünster – Heide – Büsum
- RB64 Husum – Tönning – Bad St. Peter-Ording
- RE72 Kiel – Eckernförde – Flensburg
- RB73 Kiel – Eckernförde
- RE74 Kiel – Rendsburg – Schleswig – Husum
- RB75 Kiel – Rendsburg
- RB76 Kiel – Kiel-Oppendorf
- RB82 Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe
- RE83 Kiel – Lübeck Hbf – Lüneburg
- RB84 Kiel – Lübeck

Rund zehn Millionen Zugkilometer werden jährlich auf diesen Strecken gefahren. Durch den Antriebswechsel ist der Anteil von elektrisch betriebenen Strecken am Netz in Schleswig-Holstein von 29 Prozent auf fast 70 Prozent gestiegen. Jährlich werden rund zehn Millionen Liter Diesel weniger verbraucht. Das entspricht einer Einsparung von mehr als 30.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr.

Der politische Wille, für einen Großteil der nicht elektrifizierten Strecken nicht erneut Dieselfahrzeuge zu beschaffen, besteht auf Landesebene bereits seit 2015/2016. Mit Blick auf die Betriebsdauer der Fahrzeuge von 30 Jahren können damit etwa 300 Millionen Liter Diesel eingespart und durch klimaneutralen Strom auch aus Schleswig-Holstein ersetzt werden. Beim Vergabeverfahren zur Beschaffung von rund 50 Triebwagen mit alternativem Antrieb wurden mit der Fahrzeugindustrie mögliche Szenarien für den Übergang in den emissionsfreien Betrieb entwickelt. Es stellte sich heraus, dass die technischen Möglichkeiten gegeben sind und auch wirtschaftlich keine Hürden zu erwarten waren. Im Vergabeverfahren setzte sich der Fahrzeughersteller Stadler mit einem Akkufahrzeug (FLIRT Akku) durch. Bereits vorher wurden vorbereitende Arbeiten für einen möglichen Aufbau der Ladeinfrastruktur begonnen.

Die 55 Akkutriebwagen laden ihre Batterien an der bestehenden Oberleitung, an neu elektrifizierten Gleisen oder an sogenannten Oberleitungsinselfanlagen, die in Heide, Husum und Tönning errichtet wurden. Damit war in Nordfriesland und Dithmarschen erstmals ein elektrischer Betrieb möglich.

Dieser Aufbau der Ladeinfrastruktur ist von DB InfraGO (ehemals DB Netz) und DB Energie in kurzer Zeit realisiert worden. Mit den Planungen wurde 2019 begonnen, Ende 2022 waren die ersten Anlagen bereits betriebsbereit. Besonders bemerkenswert ist dies, weil es sich bei den Oberleitungsinselanlagen um echte Innovationen handelt. Sie waren zuvor an keiner anderen Stelle im deutschen Eisenbahnnetz installiert worden. Von Landesseite war immer die notwendige finanzielle Unterstützung sichergestellt. Durch die Aufnahme der Ladeinfrastruktur in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gelang es, eine hohe Förderung vom Bund zu erlangen.



**Fahrt eines
Akkuzugs über die
Schwentinebrücke
nach Kiel-Oppen-
dorf**

Copyright NAH.SH,
Manuel Weber

Abb. 9

Sonstige Maßnahmen

2022 wurden die bisher bereits elektrisch erbrachten SPNV-Verkehrsleistungen auf Ökostrom umgestellt. Es betrifft die Linien RE8, 80 und RE7, 70 der DB Regio und RB61 und RB71 der nordbahn. Durch die Umstellung werden jährlich circa 30.000 t CO₂ eingespart. Zudem wurde auf der Marschbahn testweise der Kraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen (Hydrotreated Vegetable Oils, kurz HVO) eingesetzt, der als Übergangstechnologie bis zur Elektrifizierung gelten könnte.

2.4 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV in Schleswig-Holstein

Unter dem Begriff Mobilitätsgarantie wird eine zuverlässige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr an jedem Ort Schleswig-Holsteins verstanden. Im Unterschied zu anderen Garantien im Nahverkehr, die sich auf Fahrgastrechte fokussieren, versteht sich die Mobilitätsgarantie nicht als Sitzplatzgarantie, Anschlussgarantie oder Entschädigungsgarantie für die Verspätung oder den Ausfall von Fahrten, sondern konzentriert sich auf die garantierte Anbindung.

Insbesondere im ländlichen Bereich ist eine Mobilitätsgarantie eine Vision, deren Umsetzbarkeit von technischen, rechtlichen und insbesondere finanziellen Möglichkeiten abhängt. Um sich der Vision in der Praxis anzunähern, gab es in Schleswig-Holstein bereits zahlreiche Forschungsprojekte und Verkehrsversuche, mit denen vielerlei Erfahrungen zur integrierten Mobilität gesammelt wurden.

Besondere Beachtung erhielt in den vergangenen Jahren der Ausbau der Rufbus- und On-Demand-Verkehre. In Dithmarschen kann beispielsweise der Rufbus „RuDi“ genutzt werden und in den Kreisen Ostholstein und Plön bucht man Anruf-Linien-Fahrten (ALFA). In der Landeshauptstadt Kiel verkehrt ein Anruf-Linien-Taxi mit dem Namen „ALiTa“ für die Stadtteile Wellingdorf/Oppendorf, Hammer und Tannenbergr/Projensdorf. In Bargteheide, im Amt Nordstornarn oder auch im Stadtgebiet Reinfeld (Holstein) fährt man dagegen im Anrufsammeltaxi (AST). Noch mehr Möglichkeiten bieten On-Demand-Systeme, welche in den Kreisen Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde (NAH-SHUTTLE), Nordfriesland (Lüttbus), Stormarn und Segeberg (hvv hop) im Einsatz sind. In Neumünster (Hin&Wech) und Lübeck (lümo) wurden entsprechende Angebote in Zeiten mit geringer Auslastung am Wochenende und abends eingeführt.

Im Hamburger Umland wurde von 2022 bis 2024 das durch die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg gemeinsam initiierte und vom Bund über das Programm „ÖPNV-Modellprojekte“ geförderte Projekt ÖVer.KAnT durchgeführt. Bausteine des Projekts waren: X-BusLinien, KleinBusLinien, On-Demand-Verkehre, Wochenachtverkehre und PlusHaltestellen. Durch eine ergänzende Förderung des Landes konnten ZOB in den Städten Bad Segeberg und Lauenburg aufgewertet werden.

Modellprojekt SMILE24 für Mobilität im ländlichen Raum

Mit dem von Bund und Land geförderten Modellprojekt „SMILE24 – Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei, 24/7“ haben die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg gemeinsam mit der NAH.SH ein attraktives, durchgängiges Mobilitätsangebot umgesetzt. Das Projekt bündelte verschiedene Einzelmaßnahmen mit dem Ziel, Mobilität auf dem Land wie in der Stadt zu ermöglichen: Angebote rund um die Uhr an jedem Tag, optimal verknüpft, klimaneutral, barrierefrei und digital vernetzt. Die besondere Herausforderung: Das Projektgebiet lag auf den peripheren Halbinseln Angeln und Schwansen, die nicht von Durchgangsverkehren profitieren und nur an zwei

Stellen über leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen miteinander verknüpft sind. Zudem schwankt die Nachfrage in diesen Tourismusdestinationen saisonal stark.

Mit dem Modellprojekt SMILE24 ist trotz dieser Herausforderungen eine wegweisende Initiative zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum gelungen. Das Projekt hat das Ziel verwirklicht, den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Touristinnen und Touristen eine flexible, umweltfreundliche und rund um die Uhr verfügbare Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen.

Kern des umgesetzten Modells war die Konzentration des Busverkehrs auf starke Achsen mit schnellen Expressbuslinien zwischen den regionalen Zentren Schleswig, Eckernförde und Kappeln. Hinzu kamen im Frühjahr und Sommer saisonal auf den Tourismus ausgerichtete Buslinien, die die touristischen Orte an Schlei und Ostsee zwischen den regionalen Zentren Eckernförde, Schleswig und Süderbrarup erschließen.

Für ein rund um die Uhr verfügbares Mobilitätsangebot wurde erstmals in einer so großen ländlichen Region ein flächendeckender On-Demand-Verkehr eingeführt, der Fahrten zu jeder Zeit ermöglicht, buchbar per App oder Telefon. Dabei wurde in allen Verkehrsmitteln, einschließlich Bussen, Shuttles und Carsharing-Fahrzeugen, konsequent auf Elektroantriebe gesetzt, was Emissionen reduziert und dem Ziel eines umwelt- sowie klimafreundlichen Verkehrs näherkommt. Ergänzt wurde das Mobilitätsangebot durch Car- und Bikeshaaring, um eine nahtlose Fortbewegung dort zu ermöglichen, wo das ÖPNV-Angebot nicht ausreicht.

Umfassende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen für die Menschen vor Ort machten auf das Projekt aufmerksam. Neben dem direkten Austausch wurde digital informiert: Eine zentrale App bildete alle Mobilitätsangebote ab. Die Weiterentwicklung der App zu einer verkehrsmittelübergreifenden Buchungsplattform wird noch erarbeitet und hat das Potenzial, die Nutzung weitergehend zu erhöhen.

Trotz kurzer Laufzeit hat das Modellprojekt durch die gute Integration verschiedener Mobilitätsangebote signifikante Erfolge aufzuweisen. So ermöglichte die Kombination aus Deutschlandticket und umfassendem Mobilitätsangebot, die Fahrgastzahlen in Linienbussen und On-Demand-Verkehr innerhalb von zwei Jahren (Mai 2023 bis Mai 2025) um über 60 Prozent zu steigern.

Dabei waren die Werte der Kundenzufriedenheit sehr hoch. Der Anteil der Touristinnen und Touristen, die den ÖPNV nutzen, hat sich im Jahr 2024 im Vergleich zu Befragungen in den Jahren 2021 (fünf Prozent) und 2017 (vier Prozent) auf rund neun Prozent nahezu verdoppelt. Die Anzahl der Deutschland-Jobtickets hat sich deutlich erhöht. Durch SMILE24 konnten mehr als 90 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner der Projektregion an das landesweite Mobilitätsnetz angeschlossen werden. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 vor Projektstart waren es außerhalb der Hauptverkehrszeiten weniger als 20 Prozent. Das Verhältnis der durchschnittlichen Reisezeit mit dem ÖPNV hat sich gegenüber

dem motorisierten Individualverkehr vom Faktor 2,60 auf 1,79 verbessert. Dies gilt für Schwachlastzeiten mit geringer Auslastung am Wochenende und abends. Die Angebotsdichte beziehungsweise die Taktung hat sich um über 20 Prozent in der Hauptverkehrszeit beziehungsweise um über 50 Prozent in der Schwachlastzeit erhöht. Durch SMILE24 wurden deutlich mehr Menschen ans Mobilitätsnetz angeschlossen – für 34 Prozent der On-Demand-Fahrten bestand vor SMILE24 keine ÖPNV-Fahrtmöglichkeit.

Das Projekt wurde dafür mit dem Deutschen Mobilitätspreis, dem Deutschen Tourismuspreis, dem österreichischen Mobilitätspreis in der Kategorie „Internationale Vorbildprojekte“ und dem Award des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen UITP ausgezeichnet.

ÖPNV vor SMILE24

Bedienungsqualität des ÖPNV in den beteiligten Kreisen größtenteils auf geringem Niveau

- Die **Erschließungsqualität** in der HVZ (17-23 % nicht erschlossen) und vor allem in der SLZ (ca. 60 % nicht erschlossen) ist ausbaufähig
- Die **Verbindungsqualität** kann als „noch akzeptabel“ (RD-ECK 2,5; SL-FL 2,7) eingestuft werden
- Die **ÖPNV-Angebotsdichte** ist sowohl in der HVZ als auch in der SLZ in beiden Kreisen als niedrig anzusehen

Smile 24: On-Demand-Verkehr als Schlüssel für ein dichtes ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum



Systemische Verbesserungen im ÖPNV durch SMILE24

Getrieben durch
On-Demand-Verkehr

Erschließungsqualität

- verbessert sich signifikant durch Verdichtung mit virtuellen Haltestellen und durch 24/7-Betrieb
- über 90 % der EW erreichen nun in <5 Min. fußläufig eine angebundene (virtuelle) HS

Fußläufige Erreichbarkeit <5 Min.

RD-ECK	+ 26 % HVZ	+ 76 % SLZ
RD-ECK	+ 40 % HVZ	+ 74 % SLZ

Verbindungsqualität

- verbessert durch direktere Verbindungen und vor allem bei Strecken > 4 km
- 34 % ODV-Verbindungen ohne ÖPNV-Alternative zusätzlich bedient

Verbindungsqualität mit ODV

RD-ECK	+ 32 % HVZ	+ 40 % SLZ
RD-ECK	+ 26 % HVZ	+ 22 % SLZ

Angebotsdichte

- Taktverdichtungen, neue Linien und vor allem der flächendeckende ODV führen zu spürbar besserer Angebotsdichte
- Effekt in SLZ noch stärker als HVZ aufgrund geringerer ÖPNV-Angebotsdichte in SLZ

ÖPNV-Angebotsdichte inkl. ODV

RD-ECK	+ 25 % HVZ	+ 56 % SLZ
RD-ECK	+ 26 % HVZ	+ 63 % SLZ

Abkürzungen: RD-ECK – Rendsburg-Eckernförde, SL-FL – Schleswig-Flensburg; HVZ – Hauptverkehrszeit (6-19 Uhr), SLZ – Schwachlastzeit (19-06 Uhr); ODV – On-Demand-Verkehr

Abb. 10

SMILE24 insgesamt gilt als ein vollständiges Modell für die Mobilitätswende im ländlichen Raum. In den kommenden Jahren kann es zusammen mit den Erkenntnissen aus „ÖVer.KAnT“ und anderen Projekten als planerisch übertragbare und finanziell tragfähige Blaupause für ähnliche Projekte weiterentwickelt werden, um das langfristige Ziel eines attraktiven flächendeckenden Mobilitätsangebots für Stadt und Land in Schleswig-Holstein zu verwirklichen.

2.5 Bestandsanalyse der Erreichbarkeit des ländlichen Raums

Der SPNV und der Zugang zum SPNV spielen eine zentrale Rolle für die Attraktivität des gesamten öffentlichen Verkehrs und für die Erreichbarkeit der urbanen, aber auch der ländlichen Räume. Das Land Schleswig-Holstein ergreift kontinuierlich Maßnahmen, um die Erschließung durch den SPNV zu erhöhen – sei es durch neue oder reaktivierte Stationen oder durch eine bessere Anbindung bestehender Stationen. Dazu zählen etwa eine abgestimmte Verknüpfung mit dem Busverkehr und die Förderung von Bike-and-Ride-Anlagen (B+R). Durch den SPNV wird sich nicht der gesamte ländliche Raum direkt erschließen lassen. Ergänzende Angebote im Bus- und On-Demand-Verkehr sind von essenzieller Bedeutung, um die SPNV-Stationen und etwa den Arbeitsplatz, die Schule oder die Einkaufsmöglichkeit auf direktem Weg und ohne eigenes Auto beziehungsweise Hol- und Bringdienst durch Personen mit Sorgeverantwortung zu erreichen. Eine verbesserte Erschließung des ländlichen Raumes mit einem zuverlässigen öffentlichen Mobilitätsangebot ist damit ein wesentlicher Baustein, um Menschen und hier insbesondere Personen mit Sorgeverantwortung den Zugang zur Erwerbsarbeit zu ermöglichen beziehungsweise zu erleichtern. Die nachfolgende Karte bietet eine Übersicht über die im Jahr 2025 bestehenden Bedarfsverkehre in Schleswig-Holstein. Schraffierte Bereiche stehen für liniengebundene, ausgefüllte Flächen für flächenorientierte Angebote.

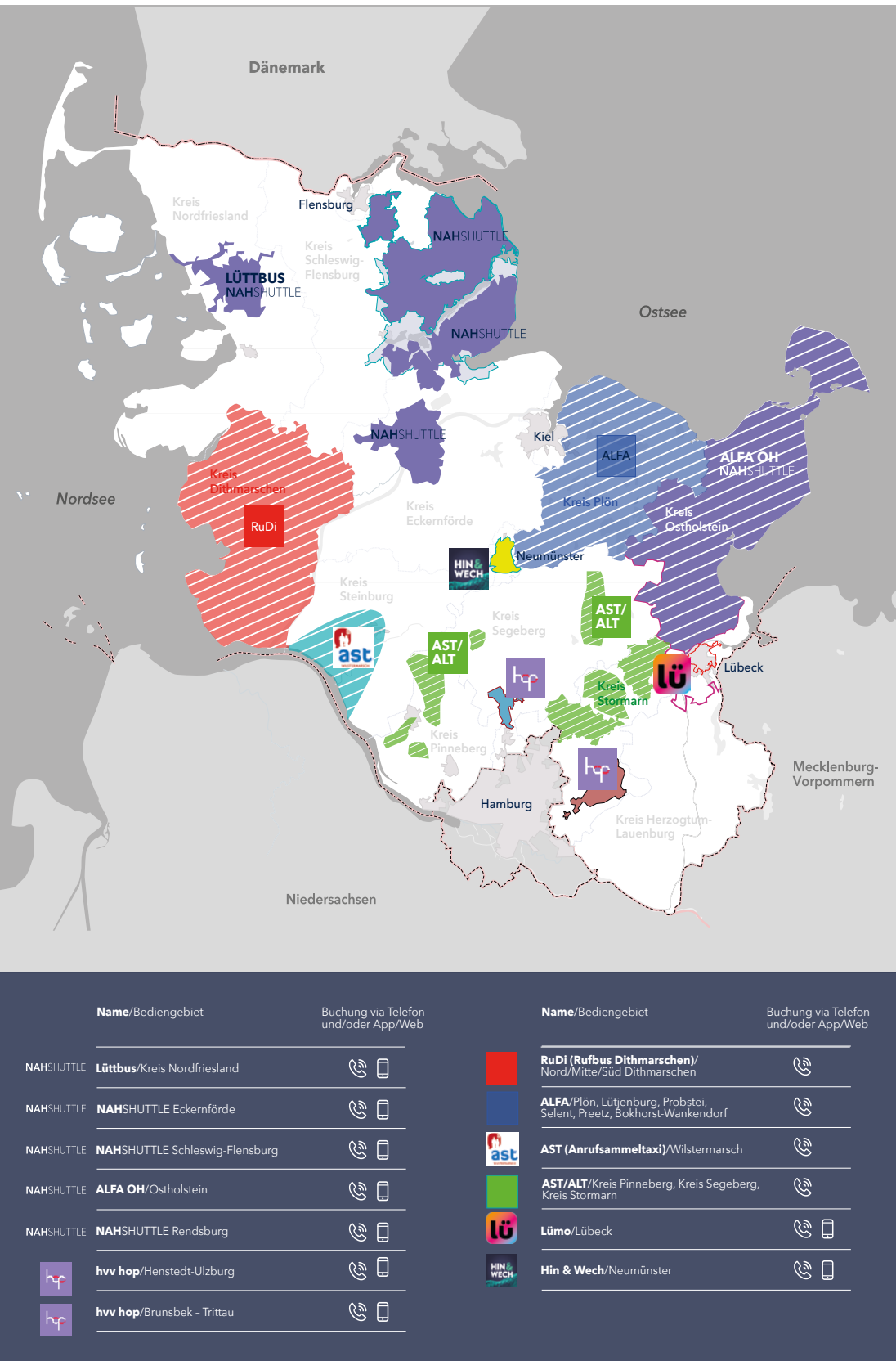
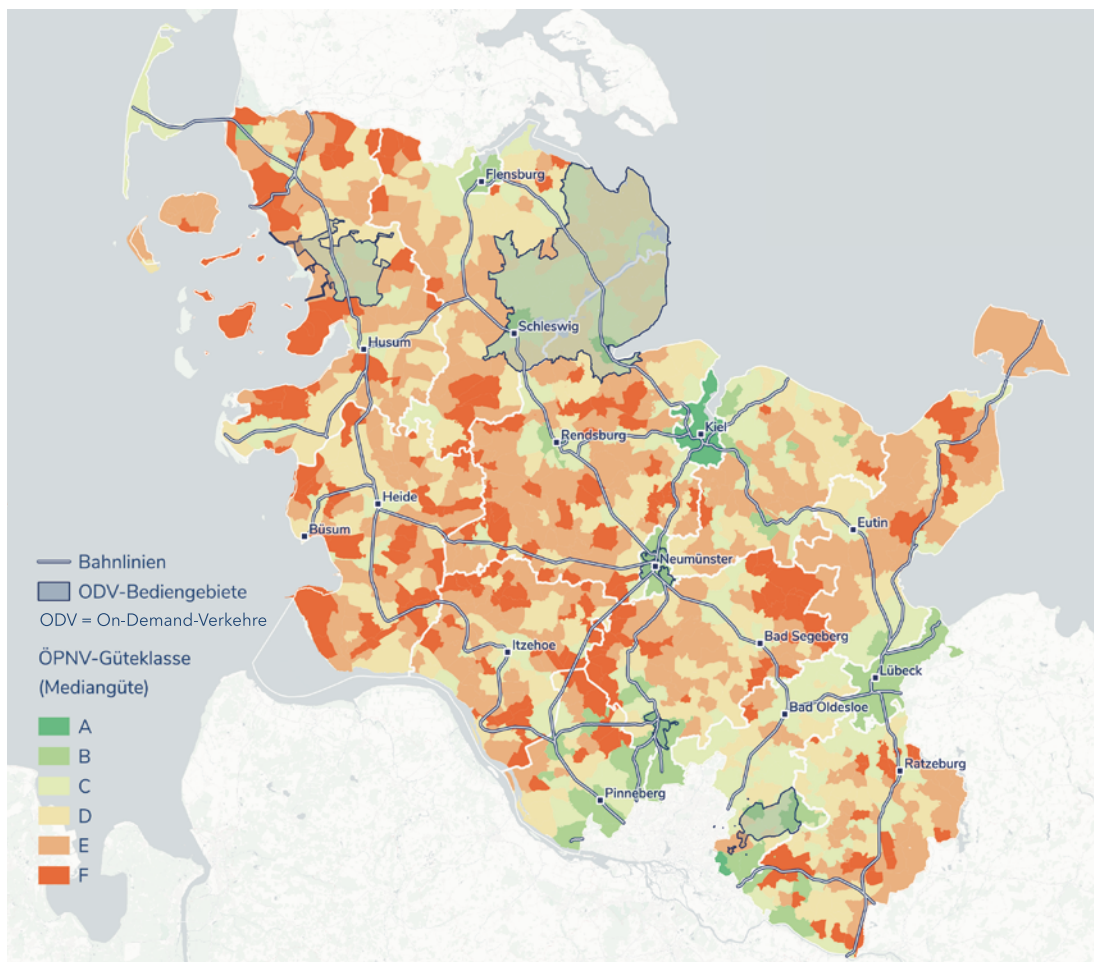


Abb. 11

Erreichbarkeitsanalysen helfen, Lücken bei der Erschließung von Regionen zu identifizieren. Sie untersuchen, wie gut die Bevölkerung an verschiedene Verkehrsmittel angeschlossen ist. Dabei wird anhand von Abfahrten pro Stunde analysiert, wie hoch die ÖPNV-Bedienqualität innerhalb der einzelnen Gemeinden in Schleswig-Holstein ist.



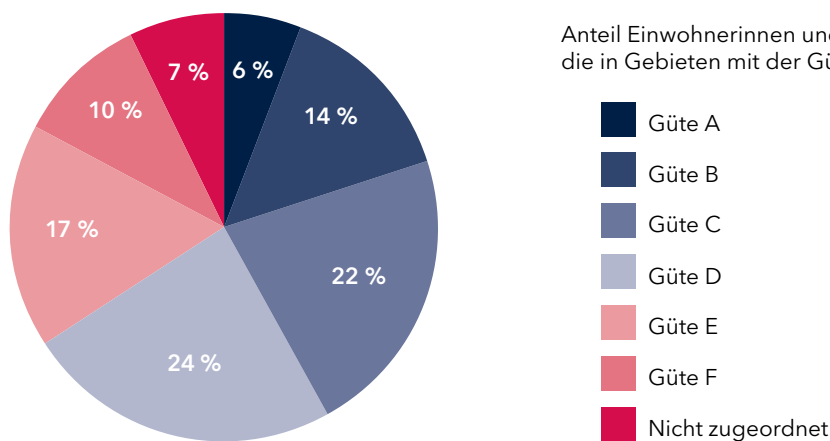
Copyright Map tiles by CartoDB, under CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under ODbL

Abb. 12

Die Auswertung der Erreichbarkeitsanalyse, die im Rahmen dieses LNVP durchgeführt wurde, wird in der oben stehenden Karte dargestellt. Abhängig von der Erschließung wird den Gemeinden eine Güteklasse zugeordnet, die verwendete Methode wird im Anhang genauer erläutert. Die Güteklasse A steht dabei für die beste Anbindung an den Nahverkehr, F für die schlechteste. Dabei werden als Grundlage die Gemeindegrenzen herangezogen und die Erschließung der Güteklassen je Gemeinde zusammengefasst. Darin zeigt sich, dass Ballungsräume rund um Hamburg, Lübeck, Kiel und Flensburg besser als ländliche Räume an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Die meisten Gemeinden mit einer Bahnstation erreichen die Güteklasse C. Gemeinden mit Bahnhalten, die abseits der Bevölkerungsschwerpunkte liegen, sind überwiegend in der Güteklasse D. Die Erschließungsgüte E und F wurde vor allem für die vielen Flächengemeinden im ländlichen Raum ermittelt. Auffällig ist hier die Schleieregion mit einer deutlich besseren

Gütekategorie als vergleichbare ländliche Gebiete. Dies ist auf den umfangreichen Angebotsausbau während des Projekts SMILE24 zurückzuführen. Auch Gemeinden im Kreis Plön profitieren durch nahezu flächendeckende Rufbusverkehre von einer guten Erschließung. Dort wurden kaum Gemeindeflächen der schlechtesten Gütekategorie F zugeordnet.

Aus dem unten stehenden Diagramm wird ersichtlich, dass bereits ein Fünftel der Bevölkerung Schleswig-Holsteins in Gebieten mit den besten Gütekategorien A oder B lebt. Weitere knapp 50 Prozent wohnen in Gebieten mit den mittleren Gütekategorien C und D. Dort besteht in der Regel eine Anbindung. Eine besondere Herausforderung ist es, die Menschen in den Gebieten der Gütekategorien E und F besser an den Nahverkehr anzubinden.



Anteil Einwohnerinnen und Einwohner mit Güteklasse des öffentlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein 2025

Abb. 13

Die Analyse ermöglicht eine detaillierte räumliche Bewertung, wie gut Stationen des ÖPNV erreichbar sind. Besonders in ländlich geprägten Regionen zeigt die Karte einen unterschiedlichen Angebotsstandard. Zudem lassen sich Strecken und Stationen ermitteln, die für einen Neubau oder eine Reaktivierung infrage kommen, wodurch die Erreichbarkeit des SPNV unmittelbar verbessert wird. Auch entlang bestehender Bahnstrecken ist noch Potenzial für eine bessere Erschließung vorhanden. Als Vorbild können hier die AKN-Linien oder die Halbinsel Eiderstedt dienen. Dort garantieren die Stationen kurze Wege zum SPNV. Die Reaktivierung stillgelegter Strecken fördert die Verbindung zwischen Stadt und Land und macht das Leben in zuvor schlecht angebundenen Regionen attraktiver.

Das Kapitel 4 enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die in Schleswig-Holstein die Erreichbarkeit verbessern können, darunter Reaktivierungsprojekte, neue Stationen, die Aufwertung von Bahnhöfen, Stationen und ihren Umfeldern sowie Projekte zur Mobilitätsgarantie.

2.6 Qualitätsprobleme im SPNV in Schleswig-Holstein

Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Bereits vor der Laufzeit des vorigen LNVP 2022–2027 gab es große Probleme bei der Qualität des SPNV. Schon damals war die Betriebsqualität auf Strecken der DB InfraGO vielerorts unzureichend und die gewünschte Zuverlässigkeit im SPNV häufig nicht gegeben.

Leider hat sich diese Situation auch in den vergangenen Jahren nicht verbessert. Vielmehr haben sich Probleme aufgrund des fortschreitenden Alters der Infrastruktur-Anlagen und des verstärkten Baugeschehens verschärft. Zudem ist der Bahnknoten Hamburg überlastet, da immer mehr Zugfahrten auf eine Infrastruktur treffen, deren Kapazität nicht erweitert wurde. Hinzu kommen Personalmangel, Fahrzeugprobleme und das angestiegene Fahrgastaufkommen. Dies ist eine bundesweit zu beobachtende Entwicklung.

So hat sich die Pünktlichkeit auf den einzelnen Linien entwickelt:

Linie		2021 in %	2022 in %	2023 in %	2024 in %	Trend 2021 bis 2024	Entwicklung der Pünktlichkeits- werte zwischen 2021 und 2024
West	RE6 Westerland - Hamburg (Altona)	81,9	79,8	77,5	76,5	↘	
	RB61 Itzehoe - Hamburg (Hbf)	90,9	86,0	82,1	79,3	↘	
	RB62 Heide - Itzehoe	92,2	90,0	82,6	82,4	↘	
	RB63 Büsum - Neumünster	92,2	97,1	94,6	96,5	↗	
	RB64 St. Peter-Ording - Husum	98,9	98,0	96,0	95,2	↘	
	RB65 Niebüll - Dagebüll	89,2	89,0	90,0	89,2	→	
	RB66 Tønder - Niebüll	98,6	98,7	96,9	98,5	↘	
Mitte	RE7 Flensburg - Hamburg (Hbf)	84,2	77,0	70,6	74,9	↘	
	RE70 Kiel - Hamburg (Hbf)	84,0	77,4	69,4	72,7	↘	
	RB71 Neumünster - Hamburg (Altona)	92,1	87,6	83,0	85,2	↘	
	RB72 Flensburg - Kiel	96,1	92,6	95,7	97,0	↗	
	RB73 Eckernförde - Kiel	96,6	96,3	96,0	95,1	↘	
	RE74 Husum - Kiel	95,4	93,4	92,1	88,8	↘	
	RB75 Rendsburg - Kiel	95,4	94,5	98,7	88,5	↘	
	RB76 Oppendorf - Kiel	98,4	–	94,7	95,4	↘	
Ost	RE8 Lübeck - Hamburg (Hbf)	88,3	88,4	89,0	91,6	↗	
	RE80 Lübeck - Hamburg (Hbf)	90,6	90,6	90,5	92,4	↗	
	RB81 Bad Oldesloe - Hamburg (Hbf)	92,3	93,2	90,3	91,1	↘	
	RB82 Neumünster - B. Oldesloe	96,9	93,2	91,1	91,8	↘	
	RE83 Kiel - Lübeck	92,7	88,6	80,8	86,4	↘	
	RE83 Lübeck - Lüneburg	94,8	81,6	80,8	86,4	↘	
	RB84 Kiel - Lübeck	87,9	91,7	87,7	91,7	↗	
	RB85 Puttgarden - Lübeck	96,9	92,9	94,3	96,2	↘	
	RB86 Travemünde - Lübeck	86,9	83,4	89,4	94,0	↗	

Süd	RE1 Hamburg (Hbf) – Schwerin	87,3	80,3	81,5	69,8	↘
	RE4 Lübeck – Bad Kleinen	95,6	92,2	88,9	90,0	↘
	A1 Neumünster – Eidelstedt	97,2	95,6	97,8	98,8	↗
	A2 Ulzburg Süd – Norderstedt	99,1	98,2	97,4	96,7	↘
	A3 Elmshorn – Ulzburg Süd	99,0	98,9	98,6	98,5	↘
	S1 Wedel – Hamburg Airport	96,6	95,6	95,4	94,9	↘
	S2 Hamburg-Altona – Aumühle	93,7	93,5	98,6	99,4	↗
	S3 Pinneberg – Neugraben	93,5	93,5	96,1	93,3	↘
Mittelwert ¹⁾		90,6	95,1	93,2	95,8	

1) Gewichtet anhand der Zugkilometer.

Abb. 14

Schwierigkeiten in der Qualität bei RE6, RE7 und RE70 (Netze West und Mitte)

Besonders problematisch ist die Situation weiterhin auf den wichtigen Linien RE6 (Hamburg – Westerland, Netz West) sowie RE7 und RE70 (Hamburg – Flensburg/Kiel, Netz Mitte). Hier kommen Infrastruktur- und Fahrzeugprobleme zusammen. Stark belastete Streckenabschnitte überwiegend in Hamburg, aber auch zwischen Niebüll und Westerland sorgen für Kettenreaktionen bei technischen Störungen. So lagen hier die Pünktlichkeitswerte 2025 bei 77,7 Prozent (RE6), 77,9 Prozent (RE7) und 75,8 Prozent (RE70). Gerade auf diesen zentralen Achsen des Landes sind sehr viele Reisende betroffen. Anschlussverbindungen gehen systematisch verloren, womit sich Reisezeiten verlängern.

Schwierigkeiten auf langen Regionalexpress-Strecken wie den oben genannten treten bundesweit nahezu überall auf. Der sich laufend verschlechternde Zustand der Infrastruktur, stark genutzte Fahrzeuge, mehr Fahrgäste und ein unzureichender Personalbestand haben den SPNV auch in Schleswig-Holstein an seine Leistungsgrenze gebracht.

Bei der Marschbahn ist weiterhin die sehr dichte Belegung des Streckenabschnitts Niebüll – Westerland Grund für betriebliche Schwierigkeiten. Auch die Zuverlässigkeit von Dieselloks und Wagenparks ist nicht auf dem gewünschten Stand.

Fehlendes Personal

Während in Schleswig-Holstein während der Corona-Pandemie die Zugleistungen zuverlässig erbracht werden konnten und auch die Besetzung der Stellwerke immer erfolgte, kam es anschließend aufgrund von Personalmangel bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Einschränkungen. Auch der Busbereich war stark betroffen.

Problematisch waren insbesondere Zugleistungen im Netz Nord der DB Regio (bis zum Betriebsübergang an die nordbahn) und anschließend bei der Betriebsaufnahme durch die nordbahn. In Verbindung mit Infrastrukturarbeiten für die Akkuzüge und Bauarbeiten an den Hochbrücken waren die Zugverbindungen von Kiel nach Rendsburg und nach Eckernförde in den Jahren 2022 und 2023 besonders unzuverlässig. Auch die nordbahn-Strecke Neumünster – Heide – Büsum war immer wieder von Zugausfällen in Folge von Personalmangel betroffen.

Aufgrund von Personalmangel war auch die Betriebsaufnahme von erixx Holstein auf der Strecke Kiel – Lübeck – Lüneburg mit vielen Problemen verbunden. Bereits wenige Tage nach dem Start im Dezember 2022 musste eine der beiden Linien zwischen Kiel und Lübeck für mehrere Wochen eingestellt werden, um den Verkehr zu stabilisieren.

Personalmangel war auch bei der AKN ein Thema: Hier wurden Verkehre an Wochenenden ausgedünnt, um die verbliebenen Züge zuverlässig fahren zu können.

Erfreulicherweise kam es bei der Besetzung von Stellwerken bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu keinen größeren Problemen. Dies war in anderen Bundesländern ganz anders.

Im Lauf des Jahres 2024 hat sich die Personalsituation etwas entspannt. Dennoch wird die Gewinnung von Fachkräften für den SPNV/ÖPNV in den kommenden Jahren ein sehr wichtiges Thema bleiben. Tendenziell besteht die Gefahr weiterer Betriebseinschränkungen durch Personalmangel.

Kritischer Zustand der DB-Infrastruktur

Wie schlecht der Zustand der DB-Infrastruktur in Schleswig-Holstein ist, zeigt seit einigen Jahren die Klassifizierung im Netzzustandsbericht der DB InfraGO auf. So hieß es 2021: „Die Region Nord weist im Jahr 2021 innerhalb der DB Netz AG die schlechteste Bewertung mit einer Zustandsnote von 3,15 auf. Der höchste Anteil der Anlagen mit der Zustandsnote 4 oder schlechter befindet sich primär in Schleswig-Holstein, was auf einen hohen potenziellen Ersatzinvestitionsbedarf im genannten Netz hinweist. Insbesondere die Gleise weisen eine hohe Anzahl von Störungen auf, die vor allem auf eine starke Überalterung und vorliegende Schienenfehler zurückzuführen sind. Um diesen Zustand zu verbessern, plant die DB Netz AG umfangreiche Ersatzinvestitions- und Instandhaltungsmaßnahmen.“ In den Jahren 2022 und 2023 war das Schienennetz der DB AG in Schleswig-Holstein weiterhin an letzter Stelle des Klassements, erst 2024 verbesserte sich die Situation etwas.

Trotz aller Bemühungen, die DB-Infrastruktur zu erneuern, die sich unter anderem in der immer größer werdenden Anzahl von Baustellen bemerkbar machen, gibt es beim Schienennetz der DB InfraGO sehr viele Störungen. Sowohl deren Anzahl als auch deren Auswirkungen nehmen weiter zu. Durch die hohe Zahl gestörter Anlagen wie Bahnübergängen oder Stellwerken wird ein pünktlicher Betrieb erschwert. Innerhalb von zehn Jahren hat sich im schleswig-holsteinischen Netz der DB InfraGO der Anteil der Fahrten, die durch infrastrukturbedingte Störungen verspätet waren oder ausgefallen sind, von unter zwei Prozent auf über sechs Prozent erhöht. Hinzu kommt die Tatsache, dass DB-Infrastrukturen oft auf das Minimum ausgelegt und viele maximal ausgelastet sind. Es gibt wenig Rückfallebenen. Das beginnt im Großen, beispielsweise im Fehlen einer Ausweichroute zwischen Neumünster und Hamburg, und endet im Kleinen: So gibt es zahlreiche Kreuzungsbahnhöfe an eingleisigen Strecken der DB InfraGO (zum Beispiel Felde, Asche-

berg, Sörup, Süderbrarup), die nur ein Ausfahrtsignal an einem der beiden Gleise haben. Im Störfall werden so Zugwenden erschwert bis unmöglich gemacht.

In den vergangenen Jahren wurde bereits massiv in einige Strecken investiert (zum Beispiel der Schienenwechsel zwischen Hamburg und Flensburg oder das Oberbauprogramm zwischen Itzehoe und Westerland). Dennoch ist der Investitionsstau immer noch sehr hoch. Einige Stellwerke werden noch mittels einer mehr als hundert Jahre alten Technik bedient.

Mit den Generalsanierungen der wichtigsten Hochleistungsstrecken will die DB InfraGO dem Rückstand bei der Instandhaltung der Infrastruktur entgegenwirken. Da viele dieser Maßnahmen jedoch erst mittelfristig durchgeführt werden, ist kurzfristig nur eine begrenzte Entlastung zu erwarten. Zudem wirkt diese Strategie nur auf den Hauptkorridoren. In Schleswig-Holstein sind dies die Strecken Hamburg – Lübeck (geplant 2028), Hamburg – Berlin (2026) sowie Hamburg – Flensburg (geplant 2036).

Initiativen des Landes zur Regionalisierung der Infrastruktur

Seit 2024/2025 untersucht das Land Schleswig-Holstein auch die Regionalisierung der Infrastruktur: Während sich die DB InfraGO auf die Hauptstrecken konzentriert, könnte der Betrieb von Strecken des Nebennetzes von anderen EIU übernommen werden. Neben der Möglichkeit, dass sich die DB InfraGO auf die Hauptstrecken konzentrieren kann, sprechen auch weitere Argumente für den Betrieb der Regionalstrecken durch nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen). So können diese Strecken durch kleinere Unternehmen dezentral besser und kundengerechter betrieben sowie weiterentwickelt werden. NE-Bahnen haben ein anderes technisches Regelwerk, das weitaus kostengünstigere Investitionen ermöglicht.

Zudem können Trassen- und Stationsentgelte an die tatsächlichen Bedarfe ihrer in der Regel kleineren Netze angepasst werden. Die Instandhaltungskosten resultieren größtenteils aus dem SPNV, der die Strecke nicht so sehr beansprucht wie der Fernverkehr. Dadurch können zum Beispiel Taktverdichtungen kostengünstiger umgesetzt werden. Des Weiteren kann die Priorisierung der Projekte vollständig durch das Land erfolgen.

Hierzu wurde im Landtag und in den Ausschüssen unter Hinzuziehung von Fachexperten und Fachexpertinnen sowie Branchenvertretern und Branchenvertreterinnen beraten. Außerdem hat das Land eine Unterarbeitsgruppe des Arbeitskreises Bahnpolitik zur „Regionalisierung von Infrastruktur“ initiiert und die Regionalisierung über diese in die Verkehrsministerkonferenz eingebracht, die nun die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine optionale Regionalisierung ausgewählter Eisenbahninfrastrukturen schaffen lassen will.

3 Verkehrspolitische Ziele und Handlungsfelder

Der öffentliche Personennahverkehr berührt verschiedenste Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens. Er leistet einen signifikanten Beitrag für die Wirtschaft, den Klimaschutz und die gesellschaftliche Teilhabe.

Zunächst wird in diesem Kapitel die soziale, ökonomische und ökologische Relevanz des ÖPNV umrissen. Darüber hinaus werden verkehrspolitische Ziele für den SPNV definiert, die für den LNVP zentral sind. Darauf aufbauend werden Handlungsfelder vorgestellt, welche dazu dienen, zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele beizutragen. Konkrete Maßnahmen, die dazu beitragen, die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und insbesondere die Leistungsfähigkeit des SPNV zu vergrößern, folgen in Kapitel 4.

ÖPNV und Daseinsvorsorge

Der ÖPNV ist essenziell, um vielen Menschen eine Teilnahme am sozialen Leben zu ermöglichen, den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern und sozialer Isolation vorzubeugen. Für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie ältere Menschen, Kinder und Jugendliche oder Personen ohne eigenes Auto ist der ÖPNV oft die einzige Möglichkeit, wichtige Alltagswege selbstständig zu bewältigen: zum Beispiel zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, zu Ärztinnen und Ärzten oder zu Kultur- und Sportveranstaltungen. Der ÖPNV soll sich an diesen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientieren.

Besonders in ländlichen Regionen Schleswig-Holsteins schafft der Nahverkehr wichtige Verbindungen zu städtischen Zentren, in denen oftmals Arbeits- und Ausbildungsplätze liegen. Durch den Zugang etwa zu allgemeinbildenden Schulen, Berufsschulen und Hochschulen ermöglicht der ÖPNV die Teilhabe aller am Bildungssystem.

ÖPNV und Wirtschaft

Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist ein zentraler Standortfaktor für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins. Er sorgt für die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten durch Mitarbeitende sowie durch Kundinnen und Kunden. Zudem entlastet ein leistungsfähiger Nahverkehr die Straßeninfrastruktur. Die Stärkung des ÖPNV bedeutet daher auch die Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit von städtischen und ländlichen Räumen. Insbesondere zwischen den Ballungsräumen und regionalen Zentren sind für die Vernetzung schnelle SPNV-Verbindungen essenziell.

Spätestens seit der Einführung des Deutschlandtickets und des damit verbundenen Jobtickets durch viele Arbeitgebende ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für nahezu alle Einkommensschichten unabhängig von der Entfernung erschwinglich geworden, was für den Arbeitsmarkt von Bedeutung ist. Das Pendeln mit SPNV und ÖSPV ist nun

günstiger geworden. Dies verbessert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und stärkt die Standortattraktivität von Unternehmen.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass Unternehmen sich auch unmittelbar an der Infrastrukturerstellung für den ÖPNV beteiligen wollen, beispielsweise bei der Finanzierung von Bahnstationen. Für solche Modelle wie auch für eine Beteiligung an der Betriebsfinanzierung ist das Land Schleswig-Holstein auch in Zukunft offen.

Der Tourismus hat als Wirtschaftszweig eine große Bedeutung für das Land. Die Gäste können sowohl für die Anreise als auch für die Mobilität vor Ort die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Fahrradverkehr) nutzen. Durch das bundesweit gültige Deutschlandticket bringen viele Gäste ihr Ticket bereits mit. Das trägt zum Klimaschutz sowie zur Entlastung von Straßen und Parkraum bei, die in touristischen Hotspots in Spitzenzeiten oft an ihre Grenzen stoßen, und sorgt für eine effizientere Beförderung großer Gruppen von Menschen. Der SPNV ist dabei vor allem für die Anreise relevant, da große Distanzen zügig und komfortabel zurückgelegt werden können. Durch eine möglichst enge Vernetzung des SPNV mit weiteren Angeboten des ÖPNV – wie beispielsweise im Projekt SMILE24 – kommen Touristinnen und Touristen effizient und umweltfreundlich an ihre Ziele vor Ort.

ÖPNV und Klimaschutz

Klimaschutz ist eines der Kernargumente für die Mobilitätswende, da der Verkehrssektor maßgeblich zum Klimawandel beiträgt. Die Emissionen von Treibhausgasen im Verkehrssektor wurden jedoch in den vergangenen Jahren kaum reduziert, die Sektorziele werden bisher noch deutlich verfehlt. Fahrten mit nichtelektrischen Pkw auf die Schiene zu verlagern, senkt die Emissionen deutlich und ist somit ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Bundesweites Ziel ist daher die Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV im Vergleich zu 2019. Das Land hat sich langfristig zum Ziel gesetzt, den Anteil des Schienenverkehrs an der Verkehrsleistung im Personenverkehr im Vergleich zu 2022 zu verdreifachen und damit auf 20 bis 25 Prozent zu steigern.

Auch im SPNV selbst müssen die Emissionen weiter verringert werden. Die Elektrifizierung von Bahnstrecken per Oberleitung und der Einsatz von Akkufahrzeugen ermöglichen einen klimaneutralen Antrieb von Zügen. Seit 2023 setzt Schleswig-Holstein auf vielen Strecken ohne Oberleitung Akku- statt Dieselmotoren ein. Dadurch ist der Anteil von Strecken, die mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen betrieben werden, binnen eines Jahres von 29 Prozent auf fast 70 Prozent gestiegen. Diese positive Entwicklung hin zu einem klimaneutralen SPNV soll fortgeführt werden: Weitere Linien sollen auf Akkufahrzeuge umgestellt und Lücken in der Elektrifizierung per Oberleitung geschlossen werden. Das Ziel ist der treibhausgasneutrale Schienenpersonennahverkehr bis 2030.

Parallel wird die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes weiter forciert. Indikator für die Verlagerung von Verkeh-

ren ist der sogenannte Modal Split, also die Anteile, die die verschiedenen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen oder Kilometern haben. In den Städten ist der Anteil des MIV am Modal Split vielerorts bereits gesunken.

	Zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr Mitfahrerinnen und Mitfahrer/Taxi	Motorisierter Individualverkehr Fahrerinnen und Fahrer	Modal Split in Schleswig-Holstein Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen in Prozent (Stand: 2023) Quelle: o'trend GmbH im Auftrag der NAH. SH. Kontinuierliche Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein, Jahresbericht 2023. Abb. 15
Schleswig-Holstein	20,3	13,7	8,5	10,2	47,3	
Kreisfreie Städte	23,8	16,9	15,0	10,0	34,4	
hvv-Gebiet	20,3	13,3	9,5	9,4	47,4	
Ländliche Kreise	18,4	12,3	3,8	11,1	54,4	

In einem Flächenland wie Schleswig-Holstein ist der MIV-Anteil jedoch traditionell und strukturell bedingt sehr hoch und der ÖPNV-Anteil eher gering. Der MIV wird auch weiterhin eine hohe Bedeutung haben. Trotzdem gilt es, weiterhin Alternativen anzubieten und zu stärken. Der öffentliche Verkehr mit Bahn und Bus kann dabei das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität darstellen. Insbesondere mit der Bahn lassen sich auch weite Distanzen komfortabel und oft auch schnell zurücklegen. Ein attraktiver SPNV trägt damit zum Klimaschutz bei und soll ausgebaut sowie optimiert werden, damit die Menschen in Schleswig-Holstein auf die Bahn umsteigen und die Nachfrage im SPNV steigt. Dazu gehört auch, die sogenannte letzte Meile, also den Weg vom Bahnhof zum Zielort, zu überbrücken. Hier müssen die übrigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Bus, Fahrrad oder auch On-Demand-Verkehre anknüpfen.

3.1 Verkehrspolitische Ziele

1. Steigerung der Nachfrage

Die Steigerung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr spielt eine zentrale Rolle für die Mobilitätswende, die Wirtschaft und den Klimaschutz. Durch gezielte Maßnahmen soll der öffentliche Verkehr als attraktive und nachhaltige Option gegenüber der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs gestärkt werden. Daher stellt die **jährliche Steigerung der Nachfrage im SPNV durch die Umsetzung der Maßnahmen des LNVP** das erste und wichtigste Ziel dar.

Ein zentraler Faktor ist dabei die Steigerung der Personenkilometer (Pkm) im SPNV in einer Größenordnung, die die Entwicklung des Gesamtverkehrsvolumens übersteigt.

Dies soll sicherstellen, dass das Wachstum im öffentlichen Nahverkehr mit dem allgemeinen Verkehrswachstum nicht nur Schritt hält, sondern auch einen wachsenden Anteil am Gesamtverkehr übernimmt.

Die bisherige Entwicklung des Deutschlandtickets belegt das große Potenzial zur Eroberung neuer Marktanteile. Diese Verlagerung hin zum ÖPNV gilt es fortzusetzen, etwa durch die gezielte Ausweitung des Angebots an Jobtickets, die Stärkung des Schultickets oder die Steigerung des Fahrtanteils im Tourismus- und Freizeitverkehr. Eine Steigerung der Nachfrage sorgt auch für eine höhere Wirtschaftlichkeit durch höhere Einnahmen, welche zur Sicherung der zukünftigen Finanzierung beitragen. Dabei gilt es auch, Potenziale jenseits des Deutschlandtickets zu identifizieren.

2. Höhere Verlässlichkeit des Gesamtsystems

Der Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein muss strukturell verbessert werden. Zu häufig führen niedrige Pünktlichkeitswerte, Zugausfälle oder technische Defekte zu Unzufriedenheit bei Fahrgästen. Um die Verlässlichkeit des SPNV zu erhöhen, sieht das Land Schleswig-Holstein in den nächsten Jahren eine **Vielzahl von Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrplan, Fahrzeuge, Betrieb und Fahrgastinformation vor, die das Gesamtsystem strukturell verbessern.**

Zuverlässigkeit des Gesamtsystems bedeutet dabei, dass alle Fahrgäste auch im Fall von Baustellen und Störungen zuverlässig und jederzeit gut informiert an ihre Destination kommen. Ziel ist es, die Anzahl der Verbindungsausfälle, bei denen weder SPNV noch Ersatzverkehre vorhanden sind, spürbar zu reduzieren.

Im Bereich der Pünktlichkeit ist es das Ziel, bis zum Ende der Laufzeit dieses LNVP diejenigen Werte zu erreichen, die in den laufenden beziehungsweise in Ausschreibung befindlichen Verkehrsverträgen (VV) festgelegt sind. Sofern in der Tabelle eine Spanne angegeben ist, so bezieht sich diese auf unterschiedliche Infrastrukturzustände. Das heißt, wenn es temporär viele Baustellen gibt, ist der Zielwert geringer. Bei den Zielen soll sich dort, wo eine Spanne vorgegeben ist, an den oberen Werten orientiert werden.

Für Neuausschreibungen sind die zukünftigen Pünktlichkeitszielwerte in den jeweiligen SPNV-Vergabeverfahren im Einzelfall zu ermitteln. Dabei soll eine Abwägung erfolgen, wie ambitioniert und gleichzeitig erreichbar der zukünftige Zielwert angesichts des zu erwartenden Infrastrukturzustands erscheint.

	Linie	Erreichter Pünktlichkeitswert in % (2024)	Werte aus Verkehrsverträgen in %	Entwicklung der Pünktlichkeitswerte zwischen 2021 und 2024
Netz West	RE6	76,5	88-93	
	RB61	79,3	86-93	
	RB62	82,4	88-93	
	RB63	96,5	95	
	RB64	95,2	95	
	RB65	89,2	93	
	RB66	98,5	96	
Netz Mitte	RE7	74,9	81-90	
	RE70	72,7	81-90	
	RB71	85,2	86-93	
	RE72	97,0	95	
	RB73	95,1	95	
	RE74	88,8	95	
	RB75	88,5	95	
	RB76	95,4	95	
Netz Ost	RE8	91,6	95	
	RE80	92,4	95	
	RB81	91,1	93	
	RB82	91,8	95	
	RE83	86,4	95	
	RB84	91,7	95	
	RB85	96,2	95	
	RE86	94,0	95	
	RE4	90,0	95	
	RE1	69,8	92	
Netz Süd	A1	98,8	95	
	A2	96,7	95	
	A3	98,5	95	

Abb. 16

3. Ausweitung der Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im SPNV ist ein zentrales Anliegen der Verkehrspolitik in Schleswig-Holstein, welches auch gesetzlich verankert ist. **Ziel ist es, allen Menschen, unabhängig von ihren Sinnes- und körperlichen Einschränkungen, eine uneingeschränkte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen.** Dies erfordert eine umfassende Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die sowohl die Infrastruktur als auch die Fahrzeuge sowie die Fahrgastinformation betreffen.

Ein barrierefreies System erfordert mindestens angegliche Systemhöhen von Infrastruktur und Fahrzeugen. Zentrales Ziel ist daher der Umbau der letzten nicht barrierefreien Stationen und Bahnsteige. Aktuell sind 94 Prozent der Stationen barrierefrei. **In der Laufzeit dieses LNVP soll der Anteil der barrierefreien Stationen auf 98 Prozent**

erhöht werden. Des Weiteren werden alle notwendigen und sich in der Verantwortung des Landes befindlichen Maßnahmen in die Wege geleitet, um mittelfristig eine infrastrukturelle Barrierefreiheit von 100 Prozent bis Mitte der 2030er Jahre herzustellen. Die Schaffung einer vollständig barrierefreien Reisekette im SPNV in Schleswig-Holstein ist ein langfristiges Ziel, das kontinuierliche Anstrengungen und Investitionen erfordert.

4. Stetige Verbesserung des Nutzungserlebnisses

Das Nutzungserlebnis im SPNV, sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Bahnhöfen und Haltestellen, ist von vielen Faktoren abhängig. **Das Land wird kontinuierlich Maßnahmen ergreifen, damit sich die Fahrgäste mit der Nutzung des SPNV sicher und wohlfühlen** und so die Kundenzufriedenheit weiter steigt. Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität müssen dabei an verschiedenen Stellen berücksichtigt werden. Das betrifft die Fahrzeugbeschaffung, die Entwicklung digitaler Angebote sowie die Förderung und Finanzierung baulicher Maßnahmen an Stationen und im Bahnhofsumfeld. Außerdem kann über die Verkehrsverträge Einfluss auf die Präsenz von Servicepersonal genommen werden.

3.2 Handlungsfelder

Im Folgenden werden Handlungsfelder dargestellt, die zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele beitragen. Aufgezeigt wird, welche Optionen und Strategien es in den Handlungsfeldern jeweils gibt. Die Handlungsfelder münden in konkreten Maßnahmen, die in Kapitel 4 dargestellt werden.

3.2.1 Angebot im SPNV

Die jährlich gefahrenen Zugkilometer haben sich seit 1980 fast verdreifacht. Ende der 1980er Jahre begann die Angebotsverbesserung mit dem Stundentakt auf den meisten Strecken und mit Taktknoten, die stündlich ein Umsteigen in alle Richtungen ermöglichen. Inzwischen wird auf vielen Strecken im Halbstundentakt (oder angenähert) gefahren. Somit ist für die meisten Anlässe eine Fahrtmöglichkeit vorhanden. In den Metropolen sind dichtere Takte angebracht. So ist im Bereich der S-Bahn Hamburg auch auf den Strecken in Schleswig-Holstein häufig ein 10-Minuten-Takt vorzufinden. Auch die Betriebszeiten wurden ausgeweitet. Während Mitte der 1980er Jahre die letzten Züge zumindest am Samstag meist am frühen Abend die Zentren verließen, ist heute ein Angebot bis etwa Mitternacht zum Standard geworden. Auf den Strecken Hamburg – Kiel sowie Hamburg – Lübeck wird an Wochenenden sogar rund um die Uhr gefahren. Ein entsprechend dichtes Angebot kommt den Mobilitätsbedürfnissen vieler Menschen entgegen und ermöglicht die problemlose Nutzung des ÖPNV ohne lange Wartezeiten auch im Freizeitverkehr.

Dass die Taktung auf vielen SPNV-Strecken sehr gut ist, hat auch zum Erfolg des Deutschlandtickets beigetragen.

Auf einigen Strecken wird das Angebot zweigeteilt. Bei diesen sogenannten Schnell-Langsam-Konzepten sorgen Regionalexpress (RE) für schnelle Verbindungen zwischen den großen Zentren des Landes und den größeren Zwischenorten. Langsamere Regionalbahnen (RB) halten auch an kleinen Stationen. Diese Arbeitsteilung ermöglicht zugleich die Bedienung der Fläche und einen besseren Takt zwischen den größeren Orten.

Das wichtigste Komfortkriterium für die Fahrgäste ist seit jeher das Vorhandensein eines Sitzplatzes. Dieses kann im Nahverkehr in Spitzenzeiten nicht immer garantiert werden. In den nächsten Jahren wird es daher wichtig sein, die Kapazitäten auf den langlaufenden RE-Linien schrittweise durch längere Züge auszubauen. Hierfür sind teilweise die Bahnsteige zu verlängern.

Im Ballungsraumverkehr mit Hamburg ist es in den vergangenen Jahren immer häufiger zu Kapazitätsproblemen gekommen. Takte können in der Hauptverkehrszeit nur bedingt weiter verdichtet werden, weil die Infrastruktur in ihrem heutigen Anlagenumfang ausgelastet ist. Da sich die Nachfrage über den gesamten Tag verstärkt hat, bietet es sich im Falle von akuten Kapazitätsproblemen nur an, die Zeiträume mit dichteren Takten zu erweitern.

Zubringerverkehren zum SPNV kommt eine große Bedeutung zu. In den vergangenen Jahren wurde das Busangebot durch die kommunalen Aufgabenträger in vielen Regionen massiv verbessert. An zahlreichen Stationen warten tagsüber nun fast immer Busse beziehungsweise On-Demand-Verkehre auf die Fahrgäste aus den Zügen.

In Zukunft kann diese Abstimmung weiterentwickelt und im Sinne der Fahrgäste optimiert werden. Auch ansprechende Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel für ein komfortables Umsteigen und Warten gehören dazu.

3.2.2 Digitalisierung

Die Digitalisierung ermöglicht enorme Effizienzgewinne in verschiedenen Bereichen des ÖPNV, sofern die einzelnen Bausteine gut aufeinander abgestimmt werden. Bei der Streckeninfrastruktur kann weitere Digitalisierung die Kapazität steigern. Außerdem soll der Komfort der Fahrgäste durch WLAN und digitale Fahrgastinformation in Echtzeit erhöht werden.

Zugleit- und Sicherungstechnik

Mit der Digitalisierung der Zugleit- und Sicherungstechnik (LST) lässt sich der Eisenbahnbetrieb effizienter gestalten. Das europäische Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) vereinheitlicht die verschiedenen nationalen Systeme. Der Leistungsumfang hängt vom jeweiligen Level ab. Bereits Level 1 ermöglicht eine Vereinheitlichung der Standards. Auf Level 2 kann ETCS zusätzlich kontinuierlich die Geschwindigkeit sowie den Abstand von Zügen überwachen und dem Triebfahrzeugführer im Fahrzeug anzeigen.

Durch Funkkommunikation kann ETCS auf Level 2 ortsfeste, fehleranfällige Außensignale überflüssig machen. Dadurch lassen sich infrastrukturseitig Kosten und die Häufigkeit von Signalstörungen senken. Die auf den Strecken verkehrenden Fahrzeuge sind entsprechend des verbauten ETCS-Standards auszurüsten.

Schleswig-Holstein kann über mehrere Projekte von der Einführung von ETCS profitieren:

- Schienenanbindung FBQ Lübeck – Puttgarden:
 - ETCS Level 2 ohne Signale
- Generalsanierung Lübeck – Hamburg:
 - ETCS Ready
- Generalsanierung Berlin – Hamburg:
 - Vorbereitungen für ETCS Level 2 ohne Signale, vollständige Ausrüstung in den frühen 2030er Jahren
- ETCS Korridor Padborg – Maschen:
 - ETCS Level 2 mit Signalen
- Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn):
 - ETCS Level 2 ohne Signale (Planung zunächst in Lph 1/2, danach Entscheid über Weiterführung)

Die ETCS-Umsetzung in Schleswig-Holstein ist wegen unterschiedlicher Zeitschienen und Zielsetzungen der einzelnen Projekte zwar uneinheitlich. Die bundesweit in der Planung befindlichen Ausbauprojekte zeigen jedoch, dass durch ETCS Level 2 ohne Außensignale (ETCS L2oS) die Möglichkeiten zur Gestaltung eines effizienteren und ausfallsicheren Zugverkehrs bestehen. Daher werden die Züge des SPNV in Schleswig-Holstein mit finanzieller Unterstützung des Landes bereits mit ETCS ausgerüstet oder dafür vorbereitet.

Netzabdeckung und WLAN

Schleswig-Holstein hat erhebliche Fortschritte im Ausbau der Mobilfunknetze erzielt. Laut Auswertungen der Bundesnetzagentur und des Breitband-Kompetenzzentrums Schleswig-Holstein (BKZ.SH) sind bereits 98,3 Prozent der Landesfläche mit Mobilfunk abgedeckt. Das stellt im bundesweiten Vergleich einen Spitzenwert dar. Um die verbleibenden „weißen Flecken“ zu beseitigen, arbeitet das Land eng mit den Mobilfunknetzbetreibern zusammen. Ziel ist es, landesweit schnelle sowie stabile Mobilfunkverbindungen an jedem Standort zu ermöglichen. Dies schließt den ÖPNV und auch entlegene Haltestellen ein.

Für die nächsten fünf Jahre sind weitere Ausbauprojekte geplant, um den modernsten Mobilfunkstandard flächendeckend verfügbar zu machen. Dies betrifft insbesondere auch den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, da schnelle und stabile Datenverbindungen für eine moderne Mobilität und digitale Anwendungen notwendig sind. Auch die Nutzung von Apps im ÖPNV, zum Beispiel zur Ticketbuchung und Fahrgastinformation, sol-

len so weiter verbessert werden. Mobilfunkanbieter kooperieren bereits mit Betreibern des SPNV, um die mobilen Dienste an Bahnhöfen und auf Zugstrecken zu optimieren.

In den neuen Fahrzeugen auf den Strecken Hamburg – Kiel/Flensburg und Hamburg – Itzehoe/Wrist sowie in den erneuerten Fahrzeugen auf der Marschbahn werden speziell gelaserte Scheiben verbaut. Damit wird der Mobilfunk in diesen Zügen stabiler und besser nutzbar. Durch neue und modernisierte Fahrzeuge sowie durch das flächendeckende Mobilfunknetz wird in den nächsten Jahren auch das WLAN auf allen Fahrzeugen der SPNV-Linien in Schleswig-Holstein noch zuverlässiger funktionieren.

Fahrgastinformation

Die NAH.SH stellt im Bereich der Fahrgastinformation verschiedene Hintergrundsysteme bereit, um die Daten der Verkehrsunternehmen zusammenzuführen. So werden zum Beispiel Informationen zu Verspätungen, Ausfällen und Störungen in Echtzeit über eine Drehscheibe verteilt. Ein weiteres System versorgt die digitalen Anzeiger vieler Kommunen und Bahnhöfe mit Daten. Die NAH.SH ist an den bundesweiten Hintergrundsystemen für Fahrgastinformation „Durchgängige elektronische Fahrgastinformation“ (DELFI) und „Deutschlandweite Echtzeitdaten“ (DEEZ) beteiligt. Diese stellen die Daten der Fahrgastinformation am bundesweiten Zugangspunkt „Mobilithek“ bereit, vernetzen die Datendrehscheiben miteinander und schaffen einheitliche Standards. Die Systeme werden beständig weiterentwickelt, um etwa On-Demand-Angebote darzustellen oder die Störungsinformation zu verbessern.

Mit DELFI werden die bisher isolierten Systeme der Fahrgastinformation zu einem Gesamtsystem zusammengeführt. Damit können Fahrgäste Informationen aus dem gesamten Bundesgebiet abrufen, einschließlich Echtzeit-, Störungs- und Tarifdaten. Dies kann über regionale und überregionale Apps, weitere Onlineangebote und andere Informationsdienste erfolgen. Aktuell bearbeitet das Projekt unter anderem die Beauskunftung von Tarifinformationen über Verbundgrenzen hinweg, die Beauskunftung und Buchung von On-Demand-Verkehren über unterschiedliche Oberflächen hinweg, die Vernetzung von Störungsinformationen sowie barrierefreie Reiseketten. Schleswig-Holstein beteiligt sich gemeinsam mit den anderen Bundesländern an DELFI und übernimmt anteilig Kosten sowie Arbeiten. Die Landessysteme werden auf die erforderlichen Standards aufgerüstet.

Um den Kundinnen und Kunden die bestmögliche Nutzungserfahrung zu bieten, sind weitere Modelle der Kooperation und Weiterentwicklung zu prüfen.

3.2.3 Resilienz der Infrastruktur

Ein resilienter Eisenbahnverkehr kann sich schnell an Veränderungen anpassen, seine Grundfunktionen auch unter schwierigen Bedingungen aufrechterhalten und die Auswirkungen von Störungen minimieren. Damit wird das System sicherer und zuverlässiger, was der wirtschaftlichen Stabilität und der Attraktivität des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs zugutekommt. Ein zuverlässiger Betrieb erhöht das Vertrauen der Fahrgäste und damit auch die Bereitschaft, auf das eigene Auto zu verzichten.

Historisch bedingt hat Schleswig-Holstein als peripheres Flächenland im Bundesvergleich ein weniger dichtes Eisenbahnnetz. Es ist im Gegensatz zu anderen Bundesländern durch Verbindungen von hauptsächlich regionaler Bedeutung geprägt, der Fernverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Die Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse sind hierbei deutlich ausgeprägter als auf der Ost-West-Achse und die Verkehre verdichten sich im Zulauf auf Hamburg.

Um einen resilienten Eisenbahnverkehr zu erreichen, muss die Infrastruktur so gestaltet sein, dass erwartbare Störungen wie Verspätungen oder ein Teilausfall von Fahrweg-elementen keine nennenswerten Einschränkungen des Betriebs zur Folge haben. Durch Redundanzen und alternative Ressourcen kann das System auch bei Ausfällen weiter funktionieren. Je höher eine Strecke belastet ist, desto drastischer wirken sich Störungen auf den Eisenbahnbetrieb aus. Durch die Ausweitung der Streckenkapazität kann die Resilienz des Systems gestärkt und die Qualität des Betriebs spürbar verbessert werden.

Folgende Maßnahmen tragen zu einer höheren Streckenkapazität bei:

- Einrichtung von Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken
- Vollausrüstung von Kreuzungsstellen mit vier Ausfahrtsignalen und zwei Bahnsteigkanten
- Erweiterung der Gleisanlagen mit zusätzlichen Gleisen
- Einrichtung von Gleiswechselbetrieb (damit auch im Gegengleis gefahren werden kann)
- Einrichtung von Überleitstellen zwischen mehreren Gleisen
- Aufrüstung der Zugleit- und Sicherungstechnik auf ETCS L2oS
- Erhöhung der Blockteilung zur Realisierung einer engeren Zugfolge
- Ergänzen von Zugdeckungssignalen in Knotenbahnhöfen, um auch abseits des Regel-fahrplans bedarfsgerecht Züge zu verstärken
- Elektrifizierung mit Oberleitungsanlagen
- Schaffung von Bypässen, um hochbelastete Abschnitte zu umfahren
- Einrichtung dezentraler Abstellkapazitäten, um die Belastung der Strecken mit Leer-fahrten zu vermeiden
- Einheitlich lange Bahnsteige, um in Doppel- oder Dreifachtraktion verkehren zu können

Die Zuläufe auf Hamburg sind bedingt durch die Vielzahl der Verkehre, die den Knoten anlaufen, regelmäßig zu 100 Prozent und darüber hinaus ausgelastet. Das bedeutet, dass auf diesen Strecken teilweise mehr Züge verkehren, als es für einen stabilen Betrieb sinnvoll wäre. Die Verkehre aus Flensburg, Kiel und der Marschbahn auf der Achse Elmshorn – Hamburg sowie die Verkehre des Lübecker Hafens und Lübeck auf der Achse Bad Oldesloe – Hamburg sind von dieser Überlastung besonders betroffen. Im Betrieb sind keine Kapazitäten vorhanden, um auf nur geringe Unregelmäßigkeiten einzugehen. Somit führt jede Störung zu einer kettenartigen Übertragung von Verspätungen. Eine Erholung dauert nicht selten mehrere Stunden und ist oft nur mit dem gezielten Ausfall von Zügen zu erreichen.

Obgleich die Fehmarnbeltquerung (FBQ) den Güterverkehr aus Dänemark über Flensburg reduzieren wird, könnte es durch Industrieansiedlungen im Raum Heide noch steigende Verkehrszahlen im Zulauf von Nordwesten auf Hamburg geben. Eine derartige Streckenüberlastung ist in Schleswig-Holstein jedoch auch an weniger offensichtlichen Stellen zu finden.

Diese Strecken sind ausschließlich durch das bestellte SPNV-Angebot zu 100 Prozent ausgelastet:

- Heide – Büsum
- Büsum – Hohenwestedt – Neumünster
- Neumünster – Bad Oldesloe
- Kiel-Hassee – Osterrönnfeld
- Husum – Jübek
- Husum – Tönning – Bad St. Peter-Ording

Dabei wirken sich insbesondere fehlende zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten im Streckenabschnitt Kiel-Hassee – Osterrönnfeld regelmäßig negativ auf die Betriebsstabilität der Linien RE7, RE72, RE74, RB75 und RB73 aus. Sie wirken also weit über den befahrenen Streckenabschnitt hinaus negativ ins Netz.

Auf den anderen Strecken ist in der Regel ein zuverlässiger Betrieb möglich. Dort führt die wenig resiliente Infrastruktur vor allem dazu, dass in den Knoten kaum auf Anschlüsse gewartet werden kann. Das führt zu längeren Reisezeiten der Fahrgäste aufgrund von Anschlussverlusten.

Wünschenswert wäre es, wenn nicht nur der Regelbetrieb verlässlich erfolgen könnte, sondern das Angebot auch bei unvorhergesehenen Störungen und absehbaren Einschränkungen zumutbar bleibe. Eine resiliente Infrastruktur gewährleistet, dass sich weder eine geplante Baustelle noch ein Brückenanfahrtschaden, ein Stellwerksausfall oder eine Streckensperrung gravierend auf den Betrieb auswirken.

3.2.4 Sicherheitsempfinden

Sicherheit im SPNV ist ein zentrales Produktversprechen. Alle Fahrgäste und Beschäftigten der Verkehrsunternehmen sollen sicher reisen und sich auf der gesamten Fahrt sicher fühlen können – egal wo, zu welcher Zeit oder mit welchem Verkehrsmittel.

Es muss zwischen der objektiven und der subjektiven Sicherheit unterschieden werden. Die objektive Sicherheit besteht aus Faktoren, welche tatsächlich die Sicherheit erhöhen oder verschlechtern. Die subjektive Sicherheit ist die gefühlte und empfundene Sicherheit jedes und jeder Einzelnen. In der Realität unterscheiden Fahrgäste nicht zwischen der subjektiven und der objektiven Sicherheit. Für sie zählt das allgemeine, übergreifende Sicherheitsgefühl. Dies entscheidet darüber, ob jemand den SPNV nutzt oder ihn aus Ängsten und Unsicherheit meidet. Der öffentliche Nahverkehr stellt grundsätzlich keinen Kriminalitätsschwerpunkt dar.

Das Thema Sicherheit betrifft nicht allein den SPNV. Es ist wichtig, die gesamte Wegekette der Fahrgäste und damit die gesamte Branche des ÖPNV sowie die Bahnhöfe zu betrachten. Bahnhöfe spielen hier eine besondere Rolle, da dort viele Menschen zusammenkommen. Daher ist es an Bahnhöfen besonders wichtig, eine Umgebung zu schaffen, die die Aufenthaltsqualität fördert und den Fahrgästen ein Gefühl der Sicherheit gibt.

Um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im SPNV zu erhöhen, werden Bahnhöfe mit Videotechnik ausgerüstet. Das Wissen um eine Videoüberwachung beziehungsweise -aufzeichnung kann das Sicherheitsempfinden erhöhen. Zudem kann das Videomaterial im Falle eines Vorfalls für die ermittelnden Behörden hilfreich sein. Laut Bundespolizei hat sich die Zahl der aufgeklärten Fälle durch Videotechnik an Stationen im Vergleich zu 2019 bundesweit verdreifacht.

Alle Fahrzeuge im SPNV in Schleswig-Holstein sollen über eine Fahrgastsprechstelle im Einstiegsbereich verfügen, über die das Personal auf dem Zug erreicht werden kann. Dies ermöglicht, im Fall einer unsicheren oder gefährlichen Situation Hilfe zu rufen. Auch in den Fahrzeugen wird sukzessive Videoüberwachung aus- beziehungsweise nachgerüstet. In zukünftigen Ausschreibungen zählt dies zur Standardausstattung.

Einen positiven Effekt auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste hat die Präsenz von Sicherheitspersonal oder von Zugpersonal. Landespolizei, Bundespolizei und kommunale Ordnungsdienste der kreisfreien Städte sind täglich in den kriminalitätsbelasteten Bahnhöfen Schleswig-Holsteins präsent, um Personenkontrollen und -durchsuchungen zum Auffinden von gefährlichen Gegenständen und Waffen durchzuführen. Teilweise werden auch externe, zusätzliche Sicherheitskräfte in den Zügen eingesetzt. Ebenfalls wirken das Messerverbot in den Zügen und in den Bahnstationen sowie die anlasslosen Kontrollen positiv auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

Rund um das Thema Sicherheit im SPNV gibt es viele Akteure und Zuständigkeiten. Eine gute Zusammenarbeit, ein stetiger Austausch und eine direkte, schnelle Kommunikation zwischen den Ermittlungsbehörden und den Eisenbahnverkehrs- sowie -infrastruktur-

unternehmen sind wichtige Bausteine für einen sicheren SPNV. Der „Runde Tisch Sicherheit“ schafft hierfür ein Forum, in dem Maßnahmen und ihre Effekte besprochen und evaluiert werden, neue Ideen eingebracht und Abläufe optimiert werden können. Auch Perspektiven des Datenschutzes und der Fahrgastverbände sind hier unter anderem vertreten.

3.2.5 Erreichbarkeit des ländlichen Raums

Ein zentrales Anliegen dieses LNVP ist die Anbindung der ländlichen Räume, die das Flächenland Schleswig-Holstein prägen. Gleichzeitig ist es in ländlichen Räumen von überdurchschnittlicher Bedeutung, die Verbindungen innerhalb der Fläche und zu nahe gelegenen Zentren sicherzustellen, damit Arbeits- und Ausbildungsstätten, Ärztinnen und Ärzte sowie Versorgungseinrichtungen erreicht werden können. Die besonderen Stärken des SPNV sind die Beförderung vieler Fahrgäste mit gemeinsamem Ziel sowie die Überwindung großer Distanzen bei hoher Reisegeschwindigkeit. Damit kann der SPNV nicht allein zur besseren Anbindung des ländlichen Raums beitragen. Um Fahrgäste kleinräumig in der Fläche zu verteilen beziehungsweise abzuholen, braucht es eine Verschränkung mit dem übrigen ÖPNV und weiteren Verkehrsmitteln.

Auch wenn verschiedenste Verkehrsmittel einen Beitrag zur Anbindung des ländlichen Raumes leisten, ist der Ausbau des SPNV in der Fläche von zentraler Bedeutung. Dazu zählen die Verdichtung der Takte in Orten, die bereits an den SPNV angeschlossen sind, die Sicherstellung und Verbesserung von Taktknoten, um Umstiege zu anderen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sowie die Erschließung von Orten, in denen bisher keine Züge fahren beziehungsweise halten. Der LNVP enthält daher neben Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots auch Projekte zur Streckenreaktivierung. Gleichzeitig wird der Bau neuer Stationen angestrebt.

Ergänzend unterstützt das Land, soweit möglich, bei der Errichtung von Mobilitätsstationen und Verknüpfungsanlagen. Das mobilteam by NAH.SH berät die Kommunen zum kommunalen Mobilitätsmanagement. Bahnhöfe im ländlichen Raum sind oft nicht fußläufig erreichbar und müssen sinnvoll mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden, beispielsweise durch Bike-and-Ride-Anlagen oder Bikesharing. Das Modellprojekt SMILE24 hat gezeigt, dass Bikesharing funktioniert, wenn der Bahnhof nicht fußläufig zur Innenstadt liegt. Auch über den SPNV hinaus ist vor allem die Verknüpfung und Bündelung der verfügbaren Verkehrsmittel von großer Bedeutung.

Das Rückgrat des lokalen öffentlichen Verkehrs ist der Bus. Um dessen Bündelungseffekt wirtschaftlich ausspielen zu können, braucht es eine gewisse Fahrgastnachfrage mit ähnlicher Zielrichtung und Ankunftszeit. Wo dies aufgrund verstreuter Siedlungsstrukturen oder wegen zeitlich uneinheitlicher Nachfrage nicht realisierbar ist, wurden zuletzt in mehreren Gebieten in Schleswig-Holstein gute Erfahrungen mit dem On-Demand-Verkehr gemacht. Diese unterschiedlich gestalteten Bedarfsverkehre gehen jeweils auf regionale Besonderheiten ein.

Die Erfahrungen mit dem On-Demand-Verkehr zeigen, dass dieser insbesondere in Gebieten eingesetzt werden kann, in denen ein Linienbus aufgrund zu geringer Nachfrage oder ungünstiger Siedlungsstrukturen nicht sinnvoll ist. Kleinere, flexibel verfügbare Fahrzeuge, die bedarfsorientiert gebucht werden können, bündeln Fahrten von Personen mit ähnlichen Zielen und Reisezeiten und gewährleisten so ein Verkehrsangebot auch in dünn besiedelten Regionen. Auch beim On-Demand-Verkehr soll es Unterstützung durch das Land geben, beispielsweise durch das Angebot einer zentralen Buchungsplattform wie NAHSHUTTLE.

4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven

Den Kern des LNVP bilden die Maßnahmen zum Ausbau des SPNV. Diese lassen sich in Fahrplan- und Infrastrukturmaßnahmen unterteilen. Es handelt sich um Maßnahmen für einen Ausbau des Angebots, aber auch um Projekte, die zu einer erhöhten Resilienz und Stabilität im Bahnbetrieb beitragen. Ergänzt werden die Infrastruktur-, Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen durch Maßnahmen in den Bereichen Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Mobilitätsgarantie.

4.1 Aktuelle Herausforderungen bei Betrieb und Ausbau des SPNV

Der Betrieb der aktuell auf der Schiene verkehrenden Züge sowie Vorhaben zur Kapazitätserweiterung und zum Infrastrukturausbau werden von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Eine der großen Herausforderungen ist die angespannte Finanzlage. Durch die unter anderem aus dem Ukraine-Krieg resultierende Inflation steigen Bau-, Personal- und Energiekosten, weswegen mehr Finanzmittel für den SPNV-Betrieb benötigt werden. Gleichzeitig steigen die Kosten für Ausbaumaßnahmen. Eine weitere Schwierigkeit, bedingt unter anderem durch die Knappheit von Geldern, ist der allgemeine Personalmangel. Dieser besteht sowohl bei Fachkräften wie Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern im Betrieb des SPNV als auch bei Bauvorhaben, wo es an Planerinnen und Planern sowie an handwerklichen Fachkräften mangelt. Darüber hinaus ist die Verfügbarkeit von qualifizierten Fachbetrieben und bestimmten Komponenten der Infrastruktur eingeschränkt. Der Grund sind immer strengere Vorgaben und Richtlinien im Eisenbahnbetrieb. Dies beeinflusst bereits den Bau kleinerer Infrastruktur wie Wetterschutzhäusern auf Bahnsteigen.

Ein Großteil der verfügbaren Ressourcen, sowohl finanziell als auch personell und materiell, wird für die Instandhaltung des bestehenden Eisenbahnnetzes benötigt. Diese Aufgabe stellt die zweite große Herausforderung der nächsten Jahre dar. Viele der Verspätungen und Ausfälle im Betrieb sind auf altersschwache und unzureichend gepflegte Infrastruktur zurückzuführen. Um einen sicheren Betrieb bei steigenden Fahrgastzahlen aufrechtzuerhalten, besteht ein großer Instandhaltungsbedarf. Insbesondere umfangreiche Instandsetzungen, wie sie in den Generalsanierungen der Hochleistungskorridore vorgesehen sind, werden in den kommenden Jahren den Großteil der Kapazitäten in der Planungs- und Baubranche binden.

Die dritte signifikante Herausforderung ist die aktuelle Lage der Deutschen Bahn AG, die mit finanziellen und strukturellen Problemen zu kämpfen hat. Ein erster Versuch, den DB-Konzern neu aufzustellen, war die Zusammenführung von DB Netz, DB Station&Service

und DB Kommunikationstechnik zur gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG. Infolge der dem Konzern auferlegten Sparmaßnahmen soll beispielsweise Personal reduziert werden, indem Stellen weder neu geschaffen noch nachbesetzt werden. Zuletzt gab es zudem signifikante Änderungen auf der Führungsebene. Der Vorstand des Konzerns wurde verschlankt und neue Ressorts wurden gebildet. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird sich erst langsam zeigen.

Trotz dieser Herausforderungen wird auch weiterhin die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen angestrebt, um noch mehr Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen. Damit das gelingt, werden gemeinsam mit allen Beteiligten zielorientierte Lösungen für den Umgang mit den veränderten Rahmenbedingungen entwickelt.

4.2 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität

Es obliegt den in Schleswig-Holstein tätigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen AKN, NEG und insbesondere der DB InfraGO, die Qualität der eigenen Infrastruktur im Blick zu haben und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Das Land kann zwar nicht tagesaktuell auf den Zustand im Netz einwirken, allerdings findet mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein regelmäßiger Austausch zu aktuellen Einschränkungen statt. Durch diese Koordination lassen sich Baumaßnahmen fahrgastfreundlicher und zielgerichteter umsetzen.

Den wichtigsten Beitrag zur Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität muss aber die DB InfraGO beziehungsweise der Bund als deren Eigentümer selbst leisten. Das Land hat nur einen sehr eingeschränkten Einfluss auf die Entscheidungen der DB InfraGO und kaum Kenntnisse über die Höhe der eingesetzten Mittel. Klar ist, dass in den kommenden Jahren massiv Ersatzinvestitionen getätigt werden müssen. Für das Hochleistungsnetz (in Schleswig-Holstein: Hamburg – Büchen – Berlin, Hamburg – Lübeck sowie Hamburg – Neumünster – Flensburg) zeichnen sich mit den Generalsanierungen und weiteren Projekten langfristig Perspektiven ab. Bei der Stellwerkstechnik sind in den kommenden Jahren einige dringend notwendige Großinvestitionen (siehe Kapitel 4.3.3) vorgesehen.

Um mittel- bis langfristig eine bessere Qualität zu erreichen, wurden im Auftrag der NAH. SH und in Abstimmung mit der DB InfraGO für einige Strecken Geschwindigkeitserhöhungen und zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe geplant. Damit soll zum Beispiel erreicht werden, dass bei ohnehin anfallenden Oberbaumaßnahmen der DB InfraGO neue Trassierungsparameter berücksichtigt werden, die höhere Geschwindigkeiten erlauben. So können beispielsweise bei einer Baumaßnahme direkt durch die Stopfmaschine kleinere Optimierungen vorgenommen werden. Folgende Abschnitte werden betrachtet:

- Lübeck – Lübeck-Travemünde
- Neumünster – Kiel
- Neumünster – Flensburg
- Eckernförde – Süderbrarup

Angestrebt wird, dass die Planungsergebnisse zum Beispiel in Projekte der Generalsanierung der Hochleistungskorridore einfließen.

Wo das Land eigenen Handlungsspielraum hat, wird dieser für Verbesserungen der Qualität genutzt: So werden in anstehenden Ausschreibungen grundsätzlich größere Reserven bei Fahrzeugen berücksichtigt: Beispielsweise wird das Bahnnetz Mitte/Süd-West im Dezember 2027 mit einer deutlich höheren Anzahl von Fahrzeugen starten.

In Anbetracht des schlechten Infrastrukturzustandes gewinnen Maßnahmen an Bedeutung, die den Schienenverkehr robuster machen. So kann beispielsweise eine ausgebaut und elektrifizierte Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe als wichtige Umleitung fungieren. Auf der Strecke zwischen Elmshorn und Pinneberg können zusätzliche Gleise die Betriebsqualität verbessern.

Im Bereich der Stationsqualität wird die 2024 wieder begonnene, regelmäßige Kontrolle durch einen von der NAH.SH beauftragten Dienstleister fortgesetzt. Diese beinhaltet Prüftermine vor Ort an den Stationen, eine umfangreiche Schadensaufnahme und Berichterstattung. Sanktionsmöglichkeiten bei schlechter Qualität bestehen allerdings nicht.

Zusehends ist die Diskussion um die Qualität in Schleswig-Holsteins Zügen auch vom Sicherheitsempfinden geprägt. Um dieses zu verbessern, wird unter anderem der Einsatz von Videotechnik an Stationen und in Zügen verstärkt. Verkehrsunternehmen setzen zunehmend Bodycams ein. Um weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu entwickeln, hat das Land bei der NAH.SH einen „Runden Tisch Sicherheit“ einberufen.

4.3 Maßnahmen für den Ausbau von Angebot und Infrastruktur

Der Ausbau der Infrastruktur folgt den Anforderungen der Angebotsplanung. Dieses Leitbild gilt bei der SPNV-Entwicklung in Schleswig-Holstein bereits seit Ende der 1980er Jahre: Seitdem wird mit Taktfahrplänen und integralen Taktknoten nach Schweizer Vorbild gearbeitet. Seit 2018 gilt dieses Konzept auch für den durch den Bund eingeführten Deutschlandtakt.

Der Deutschlandtakt ist die zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrplan und wurde in den vergangenen Jahren intensiv mit dem Bund abgestimmt. Die Infrastrukturmaßnahmen zum Zielfahrplan des Deutschlandtakts sind im LNVP berücksichtigt. Die Fahrplanmaßnahmen aus dem Zielfahrplan Deutschlandtakt

und dem LNVP decken sich weitgehend. Teilweise berücksichtigt der LNVP jedoch auch seither eingetretene konzeptionelle Weiterentwicklungen. Der Deutschlandtakt kann nur in Etappen umgesetzt werden, stetig aktualisierte Informationen zur Etappierung finden sich jeweils unter www.deutschlandtakt.de. Im Zuge der Entwicklung des Deutschlandtakts wurden aus Schleswig-Holstein auch weitreichendere Visionen für den SPNV im Jahr 2040/2050 eingereicht, die die Zeitspanne dieses LNVP überschreiten.

Landesseitig wurde im Jahr 2021 durch das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS) eine wichtige Grundlage zur zukünftigen Entwicklung des Bahnverkehrs erstellt.

4.3.1 Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen

Schleswig-Holstein hat seit der ersten Vereinbarung mit der damaligen Deutschen Bundesbahn Mitte der 1980er Jahre das Angebot auf der Schiene bereits deutlich ausgeweitet. Während es im Jahr 1985 bei rund elf Millionen Zugkilometern lag, wurden im Jahr 2024 bereits 28,7 Millionen Zugkilometer erreicht – ein Zuwachs um mehr als 160 Prozent. Den Fahrgästen steht nun von frühmorgens bis spätabends ein Angebot zur Verfügung, welches sowohl die Zentren miteinander verknüpft als auch den ländlichen Raum anbindet. Die aktuellen Fahrgastrekorde wären ohne dieses umfangreiche Angebot nicht möglich. Gleichzeitig steigt die Nachfrage – auch bedingt durch das Deutschlandticket – stetig weiter, gerade auf den Hauptachsen beziehungsweise auf den langlaufenden RE-Linien. Um Platz für neue Reisende zu schaffen, um die Anbindung zu verbessern und um mehr Fahrten anzubieten, ist ein stärkerer Ausbau der Kapazitäten etwa durch längere Züge erforderlich. Diesen neuen Anforderungen zu begegnen, ist ebenfalls Gegenstand dieses LNVP.

Alle im LNVP vorgestellten Projekte sollten nach Möglichkeit umgesetzt werden. Zur Priorisierung sind diese Projekte in die drei Kategorien „gesetzt“, „zu planen“ und „zu untersuchen“ eingeordnet. Innerhalb der Kategorien sind die Projekte alphabetisch sortiert, die Reihenfolge lässt keine Rückschlüsse auf die Priorisierung zu.

Im Hinblick auf die Finanzierung werden die gesetzten Projekte auf Basis der aktuellen Finanzplanung als voraussichtlich finanzierbar und umsetzbar bewertet. Die zu planenden Projekte werden mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen planerisch vorbereitet, sodass sie je nach zur Verfügung stehenden Finanzmitteln umgesetzt werden können. Die zu untersuchenden Maßnahmen werden genauer betrachtet, um zum nächsten LNVP eine Entscheidungsgrundlage zu haben.

MASSNAHMEN DES LNVP MIT ZEITHORIZONTEN UND UMSETZUNGSPERSPEKTIVEN



Abb. 17

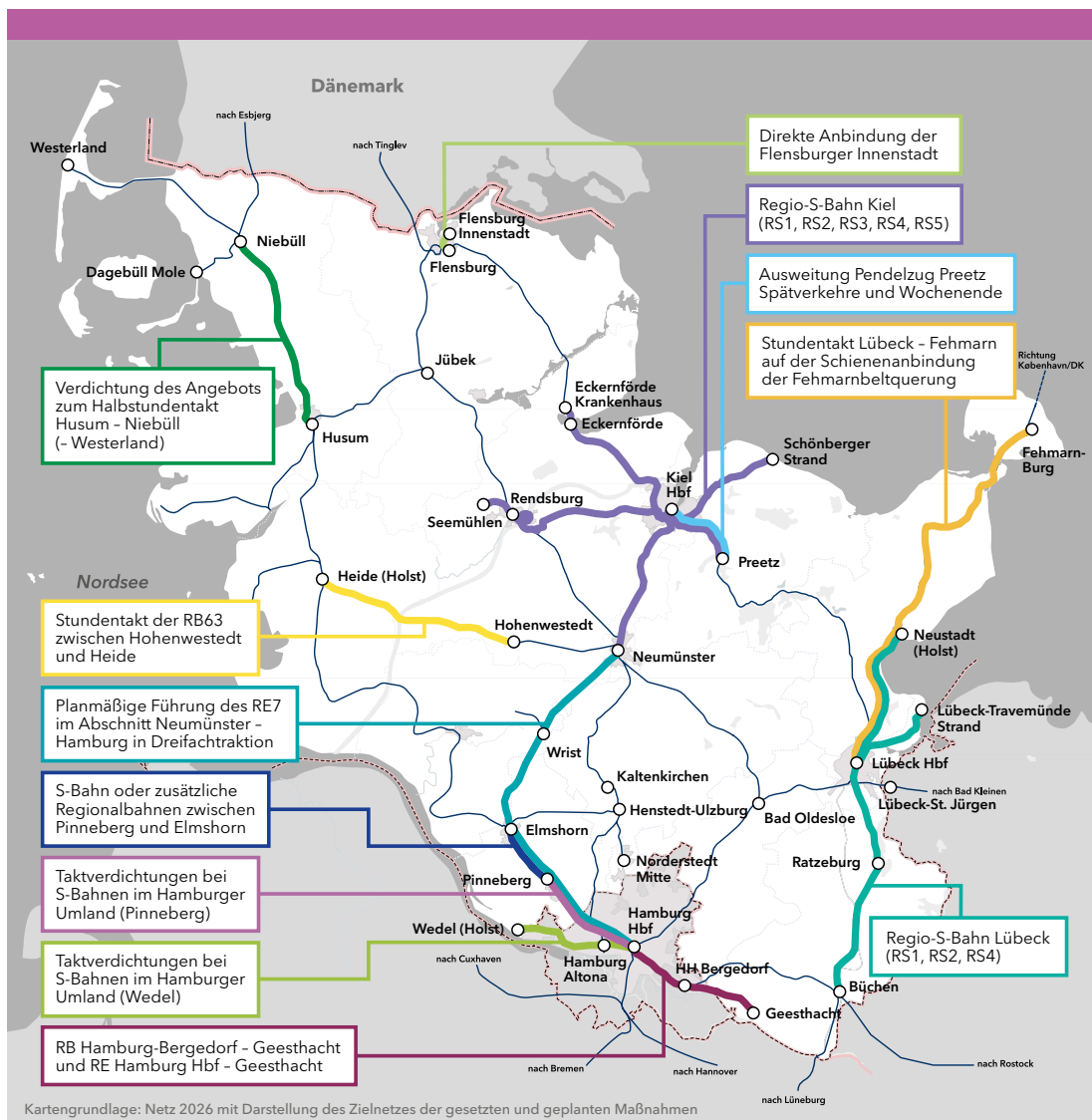
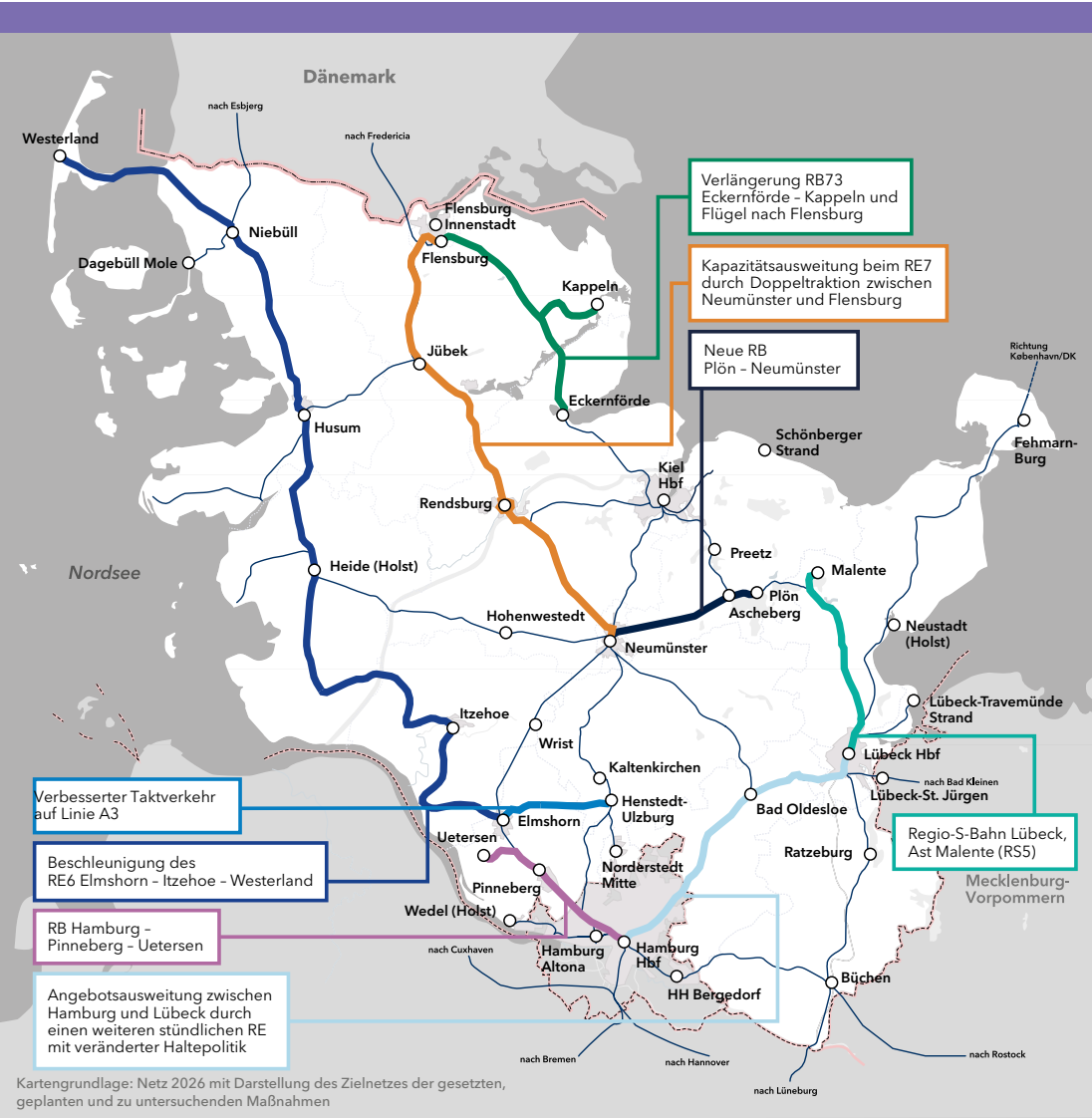


Abb. 18



Angebot:
zu untersuchende
Maßnahmen

Abb. 19

Gesetzte Angebotsmaßnahmen (alphabetisch sortiert)

AKN-Expresszug Norderstedt - Neumünster

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
570.000	Ca. 7,2 Mio. €	Ausbau	–

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Neumünster und Norderstedt ist geplant, eine Expresslinie einzurichten. Neben einer deutlichen Beschleunigung entsteht für die Stationen in den größeren Kommunen ein ganztägiges Schnell-Langsam-Konzept mit einer zusätzlichen Linie im

Stundentakt. Diese Linie soll in Neumünster, Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg, Ulzburg Süd und an mehreren Stationen in Norderstedt halten, in einer zweiten Ausbaustufe auch in Boostedt. Die neue Expresslinie soll in Neumünster einen Anschluss an den RE70 erhalten, sodass eine zügige Umsteigeverbindung zwischen Norderstedt/Kaltenkirchen und Kiel entsteht und die Reisezeit von Norderstedt nach Kiel um knapp 20 Minuten verkürzt wird.

Einführung des „Preetz-Pendels“ (RB87) und Beschleunigung RB84 zum RE84

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
116.876	Ca. 0,8 Mio. €	Ausbau	Bereits beschafft

Gesetzte Maßnahme

Nach der Fertigstellung der nächsten Baustufe des Ausbaus Kiel – Lübeck ist geplant, die bisherige Linie RB84 als RE84 verkehren zu lassen. Damit ist eine Beschleunigung um etwa eine Viertelstunde (von 87 auf 74 Minuten) verbunden. Zur Bedienung von Kiel-Elmschenhagen und Raisdorf sowie der neuen Zwischenhalte Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus ist geplant, eine zusätzliche stündliche Linie RB87 („Preetz-Pendel“) einzuführen.

Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
207.977	Ca. 6,5 Mio. €	Anpassung Bahnhof Jübek	3 Akkuzüge

Gesetzte Maßnahme

Es ist vorgesehen, die Linie RE74 Kiel – Husum in Jübek mit einem Zugteil aus beziehungsweise nach Flensburg zu kuppeln. Dadurch entsteht zwischen Rendsburg und Flensburg eine zweite Verbindung pro Stunde. Zusammen mit der bestehenden Verbindung von Kiel über Eckernförde nach Flensburg (RE72) entsteht mit der neuen Verbindung ein zweites stündliches Angebot.

Kapazitätsausweitung beim RE1 Hamburg – Büchen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Ab 2028 ca. 8,4 Mio. €	Bahnsteig; Leit- und Sicherungstechnik in Büchen	-

Gesetzte Maßnahme

Beim RE1 zwischen Hamburg und Büchen werden im Dezember 2027 die Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit ausgebaut. Dazu werden die aus Schwerin und Rostock kommenden fünfteiligen Züge im Abschnitt Hamburg – Büchen um eine dreiteilige Zügeinheit verstärkt. Darüber hinaus wird der RE1 ganztägig stündlich auch zwischen Büchen und Schwerin verkehren.

Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Ca. 11,0 Mio. €	-	11 Akkuzüge

Gesetzte Maßnahme

In den Netzen mit Akkuzügen ist geplant, die wichtigen und heute sehr gut ausgelasteten Linien RE74 Kiel – Husum (zukünftig mit Flügel nach Flensburg), RE72 Kiel – Flensburg und RB84 Kiel – Lübeck (zukünftig RE84) ganztägig in Doppeltraktion zu fahren. Dafür sollen zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden. Ebenso ist vorgesehen, die RB Neumünster – Bad Oldesloe auch außerhalb der Hauptverkehrszeit mit den vorhandenen Fahrzeugen in Doppeltraktion zu fahren.

Kapazitätsausweitung Netz Süd-West durch neue Fahrzeuge

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Teil des Verkehrsvertrags Netz Mitte/ Süd-West	Bahnsteige	Bis zu 5

Gesetzte Maßnahme

Im Netz Süd-West werden die einstöckigen Züge mit maximal 580 Sitzplätzen Ende 2027 durch doppelstöckige Züge mit maximal 800 Sitzplätzen ersetzt. Damit wird auf den Linien RB61 (Itzehoe – Hamburg) und RB71 (Wrist – Hamburg) eine deutliche Kapazitätssteigerung möglich.

Kapazitätserweiterung durch Doppeltraktion Neumünster – Norderstedt bei Baumaßnahmen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
Nicht bezifferbar, da abhängig von baubedingten Sperrungen anderer Strecken	Nicht bezifferbar; abhängig von Sperrungen anderer Strecken	Verlängerung von Bahnsteigen zwischen Neumünster und Norderstedt	Nicht bezifferbar, da abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit während des Zeitraums der parallelen Baumaßnahmen

Gesetzte Maßnahme

Der mögliche Einsatz von Doppeltraktionen auf der A2 und dem neuen Expresszug (siehe Angebotsmaßnahme „AKN-Expresszug Norderstedt – Neumünster“) dient der Resilienz des Gesamtsystems. Wenn die Strecken zwischen Neumünster und Hamburg über Elmshorn und Bad Oldesloe gesperrt werden, können perspektivisch die Regelzüge der Linie A2 und des Expresszugs auf eine Doppeltraktion verstärkt werden. Somit erhöht sich die Kapazität auf der Schiene zwischen Neumünster und Hamburg.

Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Nicht bezifferbar; abhängig vom Baustellengeschehen	Verlängerte Bahnsteige	-

Gesetzte Maßnahme

Auf der Strecke Kiel – Hamburg sind bei Baustellen aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage so schnell wie möglich Dreifachtraktionen nötig. Diese Maßnahme ist die erste Stufe eines insgesamt dreistufigen Konzepts, in dem zuerst die Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen vorgesehen ist, als zweite Stufe die planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion und als dritte Stufe auch die Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg. Die Notwendigkeit eines Stufenkonzepts ergibt sich dadurch, dass für die Stufen 2 und 3 noch die infrastrukturellen Voraussetzungen fehlen.

Neuer RE78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
1.352.544	Ca. 21,6 Mio. €	Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe, Baustufe 1	6 Coradia Max

Gesetzte Maßnahme

Nach dem Streckenausbau zwischen Neumünster und Bad Oldesloe ist geplant, mit dem RE78 Kiel – Hamburg eine neue Linie einzuführen. Diese entlastet die sehr stark ausgelasteten Linien RE7 und RE70 über Elmshorn und sorgt für verkürzte Reisezeiten von Kiel in die Kreise Segeberg und Stormarn. Für Neumünster, Bad Segeberg, Bad Oldesloe und Ahrensburg ergeben sich neue oder zusätzliche umsteigefreie und damit schnellere Direktverbindungen nach Hamburg oder Kiel. Zusätzlich erhöht diese neue Linie die Resilienz im Schienennetz Schleswig-Holsteins, insbesondere bei Einschränkungen auf der Strecke Hamburg – Neumünster.

Regio-S-Bahn Lübeck, Ast St. Jürgen (RS3)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
84.096	Ca. 1,3 Mio. €	Umbau Lübeck St. Jürgen	-

Gesetzte Maßnahme

Richtung Bad Kleinen ist mittelfristig ein halbstündlicher Takt bis Lübeck-St. Jürgen möglich.

S4 Hamburg – Bad Oldesloe

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
1.678.686 (davon Schleswig-Holstein 222.934)	Ca. 2,9 Mio. €	Ausbau Hamburg – Bad Oldesloe	S-Bahnen ersetzen RB

Gesetzte Maßnahme

Eine neue S-Bahn-Linie 4 Bad Oldesloe – Hamburg schafft ein zusätzliches Angebot im gleichnamigen Korridor. Ahrensburg wird mit der S4 zukünftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt mit Hamburg Hauptbahnhof und der Hamburger Innenstadt verbunden, statt heute in einem Viertelstundentakt. Bargtheide wird tagsüber im 20-Minuten-

Takt statt im Halbstundentakt an Hamburg angebunden, während Bad Oldesloe wie bisher im Stundentakt angefahren wird.

S5 Hamburg - Kaltenkirchen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
535.616 (Saldo aus S5 - A1 im Abschnitt Hamburg-Eidelstedt - Kaltenkirchen)	Ca. 8 Mio. €	Ausbau AKN S5	S-Bahn

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen wird die jetzige Linie A1 durch eine in die Hamburger Innenstadt durchfahrende S-Bahn S5 im 20-Minuten-Takt an allen Wochentagen ersetzt. Somit wird der Takt am Wochenende verdichtet. Im Abschnitt Eidelstedt - Quickborn ist montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit ein 10-Minuten-Takt vorgesehen. Durch den Einsatz von S-Bahn-Zügen wird die Sitzplatzkapazität erhöht.

Verlängerung der RB61 nach Heide (Ersatz der RB62)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	- 1,3 Mio. €	Ausbau/ Elektrifizierung	Fahrzeuge der RB62 werden ersetzt

Gesetzte Maßnahme

Durch eine Verlängerung der RB61 nach Heide (ersetzt zwischen Itzehoe und Heide die RB62) erhalten Wilster, Burg (Dithmarschen), St. Michaelisdonn und Meldorf täglich durchgängig stündliche Direktverbindungen mit Hamburg.

Verlängerung des RE7 nach Tinglev

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
Keine (RE7 ersetzt die bisherigen Züge der DSB)	Keine (RE7 ersetzt die bisherigen Züge der DSB)	Auslieferung der neuen dänemarktauglichen Fahrzeuge im Netz Mitte	2 (bereits in Beschaffung)

Gesetzte Maßnahme

Im Dezember 2027 werden die bisher zweistündlich verkehrenden IC-Züge Flensburg – Fredericia der DSB durch eine zweistündliche Verlängerung des RE7 Hamburg – Flensburg nach Tinglev ersetzt. In Tinglev besteht weiterhin Anschluss an die innerdänischen Züge Richtung Kolding – Fredericia/Kopenhagen.

Verlängerung RB71 Hamburg – Wrist nach Kellinghusen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
45.990	740.000 €	Reaktivierung	-

Gesetzte Maßnahme

Die Linie RB71 Hamburg – Wrist soll im Stundentakt bis Kellinghusen verlängert werden.

Verlängerung RB75 Rendsburg – Seemühlen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
22.799	Ab 2030 220.000 €	Reaktivierung	-

Gesetzte Maßnahme

Die Linie RB75 Kiel – Rendsburg wird mit drei neuen Stationen Rendsburg-Seemühlen, Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Kronwerk/Büdelndorf im Stundentakt bis Rendsburg-Seemühlen verlängert. In Abhängigkeit von der Infrastrukturmaßnahme ist gegebenenfalls eine Verlängerung bis nach Fockbek möglich. Als Voraussetzung hierfür sind im Stellwerk Rendsburg Anpassungen notwendig, die erst realisiert werden können, wenn das neue elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb geht. Bis dahin gilt im bisherigen Relaisstellwerk (RSTW) ein Umbauverbot, in welchem keine Einrichtung eines Streckenblocks in Richtung Rendsburg-Seemühlen möglich ist.

Verlängerung RB76 von Probsteierhagen bis Schönberger Strand

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
80.300	Ca. 1,3 Mio. €	Reaktivierung	Bereits beschafft

Gesetzte Maßnahme

Die Linie RB76 Kiel – Probsteierhagen wird mit vier neuen Stationen (Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand) im Stundentakt bis zum Schönberger Strand verlängert. Während der Bus der Linie 200 heute 66 Minuten Fahrzeit zwischen Kiel Hbf und Schönberger Strand benötigt, wird die Fahrzeit der RB76 voraussichtlich nur rund 36 Minuten betragen.

Zu planende Angebotsmaßnahmen (alphabetisch sortiert)

Ausweitung Pendelzug Preetz Spätverkehre und Wochenende

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
76.046	Ca. 1,2 Mio. €	-	-

Zu planende Maßnahme

Zunächst ist vorgesehen, dass die Züge der neuen Linie RB87 („Preetz-Pendel“) am Wochenende und werktags nach 19 Uhr nicht mehr fahren und die Halte dann durch den RE84 bedient werden. Durch eine Ausweitung der Verkehrszeit des Pendelzugs auf die Spätverkehre und Wochenenden kann die Verbindung Kiel – Lübeck auch zu diesen Verkehrszeiten halbstündlich schnell angebunden werden.

Direkte Anbindung der Flensburger Innenstadt

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
115.194	Ca. 1,8 Mio. €	Strecke, Innenstadtbahnhof	-

Zu planende Maßnahme

Der Bau des Flensburger Innenstadtbahnhofs ermöglicht die direkte Führung folgender Züge dorthin:

- RE7 stündlich von und nach Hamburg, zweistündlich weiter nach Tinglev
- RE72 stündlich von und nach Kiel über Eckernförde – Süderbrarup
- RE74 stündlich von und nach Kiel über Rendsburg – Schleswig

Zu einem späteren Zeitpunkt könnten Taktverdichtungen erfolgen.

Planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Zusätzliche Fahrzeuge gemäß Kosten des Verkehrsvertrags Netz Mitte/Süd-West	Bahnsteig 9 in Hamburg Hbf; Neubau des Stellwerks Hamburg Hbf Fernbahn	Bis zu 5

Zu planende Maßnahme

Mittelfristig ist geplant, die Züge des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg planmäßig in Dreifachtraktion fahren zu lassen. Drei gekoppelte Triebwagen bieten dann zusammen 1.080 Sitzplätze. Diese Maßnahme ist die zweite Stufe eines insgesamt dreistufigen Konzepts, in dem zuerst die Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen vorgesehen ist, als zweite Stufe die planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion und als dritte Stufe auch die Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg.

RB Hamburg-Bergedorf – Geesthacht und RE Hamburg Hbf – Geesthacht

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
987.252	Ca. 15,8 Mio. € plus Kosten für Fahrzeuge von ca. 60,0 Mio. €	Reaktivierung	Ca. 6

Zu planende Maßnahme

Zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf werden die Planungen zur Realisierung einer RB-Verbindung im 20-Minuten-Takt vorgenommen. Diese soll um eine direkte schnelle RE-Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof ergänzt werden.

Stufenkonzept für die Regio-S-Bahn Kiel

In und um Kiel wird es ein schrittweises Vorgehen geben, wofür ein Stufenkonzept entwickelt wurde. Es sieht vor, dass infrastrukturell leicht umsetzbare Regio-S-Bahn-Maßnahmen zuerst umgesetzt werden, während Maßnahmen mit höheren infrastrukturellen Anforderungen später folgen. In Kiel sind alle Linien ein ergänzendes Angebot zu den RE-Linien außer auf der Verbindung in Richtung Neumünster.

Mit dem bereits bestehenden und dem geplanten Umfang und Takt lässt sich das SPNV-Angebot bereits als Regio-S-Bahn darstellen:



**Zielzustand der
Regio-S-Bahn
Kiel**

Abb. 20

Regio-S-Bahn Kiel, Ast Neumünster (RS1)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
438.000	Ca. 7,0 Mio. €	-	2

Zu planende Maßnahme

Richtung Neumünster wird die Einführung einer halbstündlichen Regio-S-Bahn mit Halt an allen Stationen geplant. Die Integration bestehender beziehungsweise geplanter Zugleistungen (RE7, RE70, RE78) ist zu prüfen.

Regio-S-Bahn Kiel, Ast Preetz (RS2)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
219.000	Ca. 3,5 Mio. €	Zweigleisige Abschnitte, Kreuzungsbahnhof Schwentimental Ostseepark	2 Akkuzüge

Zu planende Maßnahme

Die Planungen zur weiteren Verdichtung der Linie RB87 („Preetz-Pendel“) als Regio-S-Bahn im Halbstundentakt werden vorgenommen.

Regio-S-Bahn Kiel, Ast Rendsburg-Seemühlen (RS3)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
591.000	Ca. 9,5 Mio. €	Doppelspurinseln	3 Akkuzüge

Zu planende Maßnahme

Richtung Rendsburg-Seemühlen werden die Planungen für einen zweiten Zug pro Stunde als Verdichtung des Angebots der heutigen RB75 zu einer halbstündlich fahrenden Regio-S-Bahn aufgenommen.

An der neu zu bauenden Regio-S-Bahn-Station Kiel-Mettenhof kann ein Anschluss an die künftige Stadtbahn Kiel entstehen. Für Reisende aus Richtung Rendsburg kann so eine schnelle Verbindung zu den Stadtteilen im Kieler Westen sowie etwa zum Gewerbegebiet Wittland geschaffen werden.

Regio-S-Bahn Kiel, Ast Eckernförde Krankenhaus (RS4)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
420.000	Ca. 6,7 Mio. €	Doppelspurinseln	2 Akkuzüge

Zu planende Maßnahme

Richtung Eckernförde Krankenhaus werden Planungen für einen zweiten Zug als Verdichtung des Angebots der heutigen RB73 zu einer halbstündlich fahrenden Regio-S-Bahn durchgeführt.

Regio-S-Bahn Kiel, Ast Schönberger Strand (RS5)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
404.000	Ca. 6,5 Mio. €	Kreuzungsbahnhof Wellingdorf	1 Akkuzug

Zu planende Maßnahme

Auf der Strecke nach Schönberger Strand ist die Verdichtung des Angebots für die Regio-S-Bahn vom derzeit geplanten Stundentakt zum Halbstundentakt zu planen.

Stufenkonzept für die Regio-S-Bahn Lübeck

Auch in und um Lübeck wird es ein schrittweises Vorgehen mithilfe eines Stufenkonzepts geben. Infrastrukturell leicht umsetzbare Regio-S-Bahn-Maßnahmen werden zuerst umgesetzt, während Maßnahmen mit höheren infrastrukturellen Anforderungen später folgen.

Die Linien RS1 und RS2 werden durch aus Hamburg kommende RE-Verkehre gebildet (RE8/RE8o).



**Zielzustand der
Regio-S-Bahn
Lübeck**

Abb. 21

Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Neustadt (RS1)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
161.461	Ca. 2,5 Mio. €	-	-

Zu planende Maßnahme

Der Ast Lübeck – Neustadt wird bisher in der Hauptverkehrszeit und am Wochenende im Sommer halbstündlich bedient. Dieses Angebot soll es zukünftig ganztägig geben, wofür Planungen aufgenommen werden. Nach Fertigstellung der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sollen die Fahrten nach Hamburg durchgebunden werden. Ergänzt wird das Angebot auf der Strecke von einem geplanten zweistündlich oder stündlich fahrenden schnellen RE in Richtung Fehmarn, der nicht alle Zwischenhalte bedient. Zudem wird ein Halt in Sierksdorf HANSA-PARK geprüft.

Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Travemünde (RS2)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
110.000	Ca. 1,8 Mio. €	Kleinere Maßnahme	-

Zu planende Maßnahme

Die Planungen für einen ganztägigen Verkehr der Linie RE80 auch zwischen Lübeck und Travemünde werden aufgenommen. Damit kann zusammen mit dem RE8 ein Halbstundentakt gebildet werden.

Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Büchen (RS4)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
700.000	Ca. 11,2 Mio. €	Kreuzungsbahnhof Hochschulstadtteil, zusätzlicher Bahnsteig Büchen	2 Akkuzüge

Zu planende Maßnahme

Die Achse von Lübeck nach Büchen kann perspektivisch auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Eine erste Stufe mit einer Taktverdichtung bis Ratzeburg oder Mölln ist als Interimslösung umsetzbar. Zudem wird ein Halt in Güster geprüft.

S-Bahn oder zusätzliche Regionalbahnen zwischen Pinneberg und Elmshorn

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
1.225.000 bis 1.290.000	14-20 Mio. €	Drittes und viertes Gleis Elmshorn – Pinneberg	Ca. 24 (abhängig vom exakten Betriebskonzept)

Zu planende Maßnahme

Um das Angebot zwischen Pinneberg und Elmshorn zu verdichten, bestehen zwei Alternativen:

- a) Entweder kann übergangsweise die S-Bahn Hamburg – Pinneberg im 20-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt) bis Elmshorn verlängert werden oder
- b) es können zusätzliche Regionalbahnen eingesetzt werden, die einen 15-Minuten-Takt Elmshorn – Hamburg (allerdings nur bis Hamburg-Altona Nord) ermöglichen.

Wie das zwischenzeitliche und das endgültige Angebot im Regionalverkehr nach den Ausbauten im Knoten Hamburg aussehen können, lässt sich erst während der Vorplanung, beziehungsweise im Zusammenhang mit der Knotenstudie klären.

Stundentakt der RB63 zwischen Hohenwestedt und Heide

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
289.064	Ca. 4,6 Mio. €	Kreuzungsbahnhof Albersdorf	1 Akkuzug

Zu planende Maßnahme

Die RB63 Neumünster – Büsum fährt zwischen Hohenwestedt und Heide bislang nur zweistündlich. Hier werden Planungen vorgenommen, um auch zwischen Hohenwestedt und Heide einen Stundentakt anbieten zu können.

Studentakt Lübeck – Fehmarn auf der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
621.296	Ca. 9,9 Mio. €	Fertigstellung Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung	2

Zu planende Maßnahme

Der zukünftige Regionalexpress Fehmarn – Lübeck wird nach heutigem Finanzierungsstand mit einem zweistündigen Takt verkehren. Eine Verlängerung nach Nykøbing ist technisch mit tunnelgängigen Fahrzeugen möglich. Durch einen Studentakt auf dem Abschnitt Lübeck – Fehmarn-Burg könnten weitere Fahrgäste für den SPNV gewonnen werden. Die hier genannten Zugkilometer und jährlichen Kosten entsprechen den zusätzlichen Werten für den Studentakt gegenüber dem Zweistudentakt.

Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland (Pinneberg)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
86.598	Ca. 1,4 Mio. €	-	-

Zu planende Maßnahme

Es ist geplant, dass Pinneberg im Tagesverkehr durchgängig auch samstagnachmittags und sonntags im 10-Minuten-Takt angefahren wird.

Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland (Wedel)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
85.954	Ca. 1,4 Mio. €	Zweigleisiger Ausbau	2

Zu planende Maßnahme

Sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, soll ein ganztägiger 10-Minuten-Takt nach Wedel angeboten werden. Auch ein dann möglicher zusätzlicher Bahnhof Wedel Ost kann bedient werden.

Verdichtung des Angebots zum Halbstundentakt Husum – Niebüll (- Westerland)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
396.615	Ca. 6,3 Mio. €	Zweigleisiger Ausbau Niebüll – Klanxbüll	-

Zu planende Maßnahme

Zwischen Niebüll und Husum wird der durch den RE6 Hamburg – Westerland gewährleistete Stundentakt bereits heute durch weitere Fahrten verdichtet. In der Hauptverkehrszeit besteht zeitweise ein Halbstundentakt. Angestrebt wird ein ganztägiger Halbstundentakt mittels Schnell-Langsam-Konzept zwischen Husum und Niebüll – Westerland. Weitere Stationen in Husum Nord, Risum-Lindholm und Hattstedt werden geprüft und könnten im Stundentakt von den Verstärkerzügen Husum – Westerland bedient werden.

Zu untersuchende Angebotsmaßnahmen (alphabetisch sortiert)**Angebotsausweitung zwischen Hamburg und Lübeck durch einen weiteren stündlichen RE mit veränderter Haltepolitik**

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
900.000	14,5 Mio. € plus Kosten für Fahrzeuge, diese dürfen aus vertraglichen Gründen nicht genannt werden	Drittes Gleis Ahrensburg – Bargteheide	Abhängig vom Gesamtkonzept 3-6

Zu untersuchende Maßnahme

Ein weiterer RE im Stundentakt auf der Strecke Hamburg – Lübeck könnte sinnvoll sein. Dieser könnte gegebenenfalls zusätzliche Zwischenhalte wie Bargteheide bedienen und so die kleineren Städte an der Achse Hamburg – Lübeck besser anbinden. Im Gegenzug könnte der RE8 oder der RE8o beschleunigt werden.

Beschleunigung des RE6 Elmshorn – Itzehoe – Westerland

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-133.152	-1,5 Mio. €	Ausbau/ Elektrifizierung	-

Zu untersuchende Maßnahme

Nach der Marschbahnelektrifizierung und ergänzenden Ausbauvorhaben (insbesondere Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Westerland) kann die Fahrzeit des RE6 deutlich verkürzt werden. Dafür sind unterschiedliche Betriebskonzepte möglich. Mittels der direkten Spange Itzehoe – Elmshorn lässt sich die Streckenlänge Hamburg – Westerland um circa 12 Kilometer verkürzen, was zu einer Zugkilometerreduktion mit entsprechender Kostenersparnis führt.

Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
-	Zusätzliche Fahrzeuge gemäß Kosten des Verkehrsvertrags Netz Mitte/Süd-West	Bahnsteige	Bis zu 5

Zu untersuchende Maßnahme

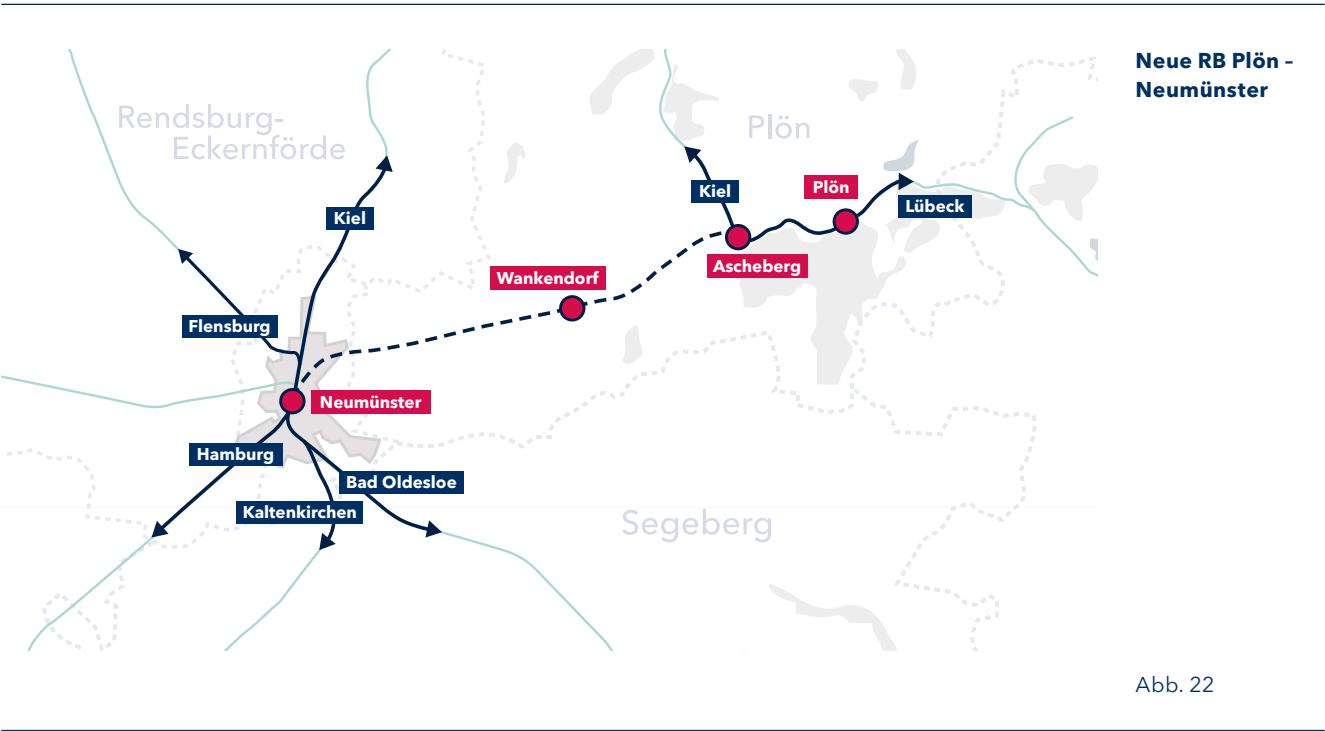
Langfristig könnte es durch steigende Fahrgastzahlen notwendig werden, zusätzlich zur erhöhten Kapazität zwischen Kiel/Neumünster und Hamburg auch den Ast Neumünster – Flensburg mit Doppeltraktionen zu bedienen. Diese Maßnahme ist die dritte Stufe eines insgesamt dreistufigen Konzepts, in dem zuerst die Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen vorgesehen ist, als zweite Stufe die planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion und als dritte Stufe auch die Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg.

Neue RB Plön – Neumünster

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
434.934	Ca. 7,0 Mio. €	Reaktivierung, Bahnsteig	1 Akkuzug

Zu untersuchende Maßnahme

Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg könnte eine neue Regionalbahn Neumünster – Plön eingeführt werden. Die Fahrzeit zwischen Plön und Hamburg würde sich dadurch im Vergleich zum heutigen Weg über Lübeck um knapp 10 Minuten verkürzen. Zudem gäbe es eine alternative Fahrtmöglichkeit bei Störungen zwischen Ascheberg und Kiel. Sofern der Nutzen-Kosten-Faktor des Ausbaus und der Elektrifizierung Neumünster – Bad Segeberg den Wert 1,0 überschreitet, wird die neue RB Plön – Neumünster höher priorisiert und als Maßnahme der Kategorie „zu planen“ weitergeführt.



RB Hamburg - Pinneberg - Uetersen

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
297.840 (nur Abschnitt Uetersen - Pinneberg)	5 Mio. € (nur Abschnitt Uetersen - Pinneberg)	Reaktivierung Tornesch - Uetersen und Maßnahmen Tornesch - Pinneberg (noch nicht definiert)	2 (nur Abschnitt Uetersen - Pinneberg)

Zu untersuchende Maßnahme

Die Strecke Uetersen - Tornesch könnte für den SPNV im Halbstundentakt reaktiviert werden. Um eine verkehrlich möglichst hohe Wirkung zu erzielen, muss diese Linie über Pinneberg Richtung Hamburg verlängert werden. Je nach Konzept in Hamburg bietet sich eine Führung über die Güterumgehungsbahn oder bis Altona-Nord an. Das genaue Verkehrskonzept ist noch mit Hamburg abzustimmen.

Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Malente (RS5)

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
1.200.000	Ca. 19,2 Mio. €	Zahlreiche Ausbauten (insbesondere drittes und viertes Gleis Lübeck – Bad Schwartau Waldhalle)	4 Akkuzüge

Zu untersuchende Maßnahme

Neben den zwei stündlichen RE-Linien sind langfristig zwei zusätzliche RB-Linien Lübeck – Eutin – Malente – Malente Nord als Regio-S-Bahn möglich.

Verbesserter Taktverkehr auf Linie A3

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
Voraussichtlich unverändert	Voraussichtlich unverändert	Noch nicht ermittelt und noch zu untersuchen	-

Zu untersuchende Maßnahme

Der Fahrplan der Linie A3 kann zwischen Elmshorn und Barmstedt sukzessive zu einem gleichmäßigen Halbstundentakt an allen Wochentagen weiterentwickelt werden. Verdichtungen in nachfragestarken Zeiten können erfolgen.

Verlängerung RB73 Eckernförde – Kappeln und Flügel nach Flensburg

Jährliche Zugkilometer	Jährliche Kosten	Infrastruktur	Zusätzliche Fahrzeuge
750.000	Ca. 12,0 Mio. €	Reaktivierung/ Ausbau	5 Akkuzüge

Zu untersuchende Maßnahme

Die Linie RB73 Kiel – Eckernförde lässt sich über Süderbrarup über die zu reaktivierende Strecke nach Kappeln verlängern und könnte im Stundentakt fahren.

Durch Einsatz einer Doppeltraktion bei der RB73 könnte diese zwischen Kiel und Süderbrarup um einen weiteren Zugteil verstärkt werden, der ab Süderbrarup nach Flensburg weiterfährt.

4.3.2 Maßnahmen Infrastruktur

Die im Folgenden skizzierten Maßnahmen sind Voraussetzung für neue Angebotsmaßnahmen beziehungsweise für eine größere Resilienz im Netz. Die Maßnahmen sind nach Regionen und Realisierungszeitraum geordnet. Einige Maßnahmen sind bereits im Bau, andere noch im Ideenstadium. Die genannten Zeiten und Kosten sowie weitere Planungsparameter bilden jeweils den Stand im Jahr 2025 ab.

Gegenüber dem vorigen LNVP sind einige Änderungen zu verzeichnen: Neu sind Projekte rund um die verkehrlich besonders belastete Verbindung Hamburg – Lübeck – Feste Fehmarnbeltquerung, das dritte und vierte Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau oder das dritte Gleis zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Süderbrarup – Kappeln ist als separates Projekt dargestellt. Nicht mehr enthalten ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg – Niebüll, die politisch vor Ort keine Mehrheiten findet, die Trasse Niebüll – Flensburg soll jedoch gesichert werden. Außerdem nicht enthalten sind die Nordanbindung des Hamburger Flughafens sowie die S-Bahn-Anbindung von Schenefeld. Für die Regio-S-Bahn-Projekte Kiel und Lübeck wird ein Stufenkonzept vorgeschlagen.

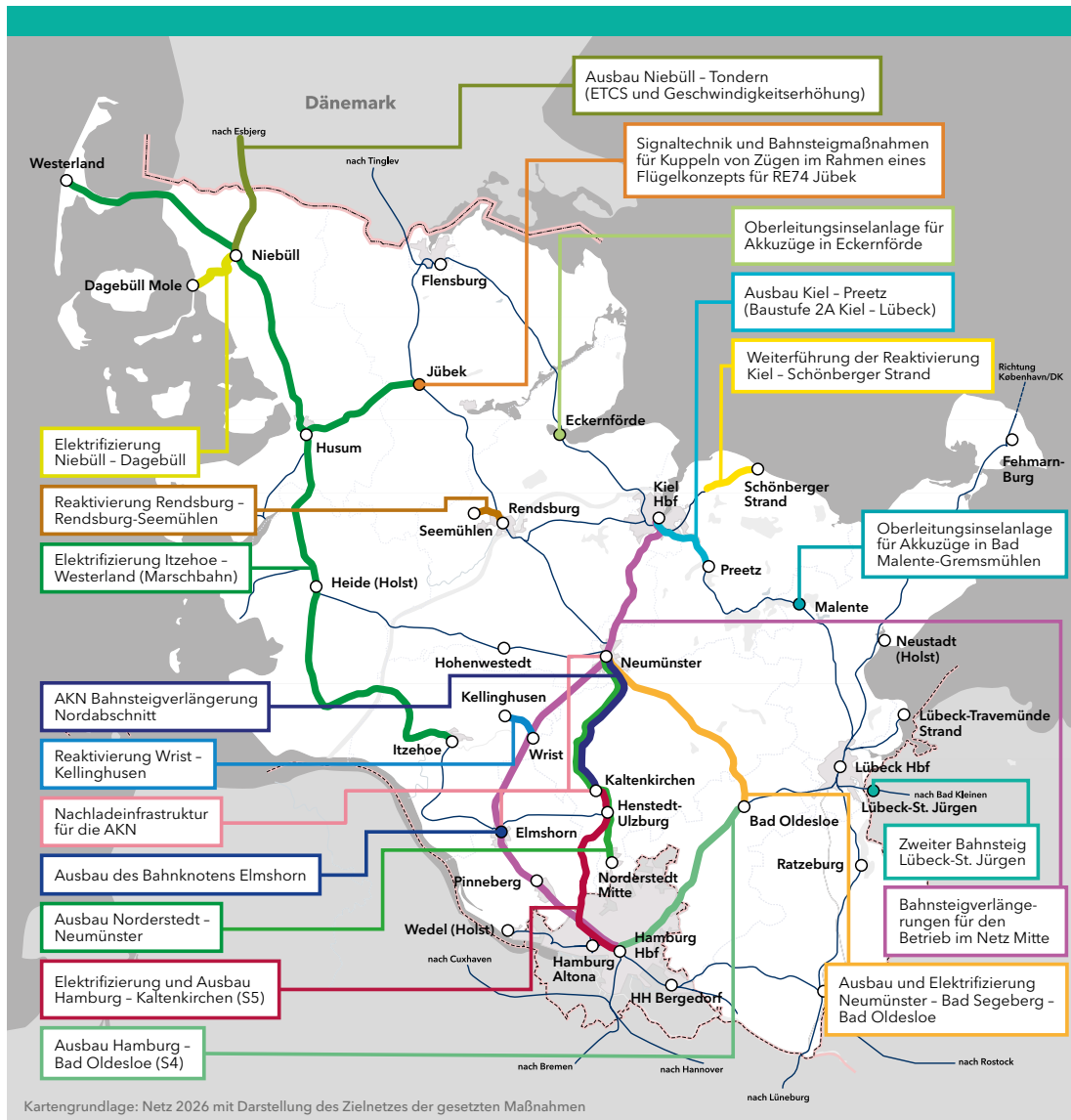


Abb. 23

MASSNAHMEN DES LNVP MIT ZEITHORIZONTEN UND UMSETZUNGSPERSPEKTIVEN

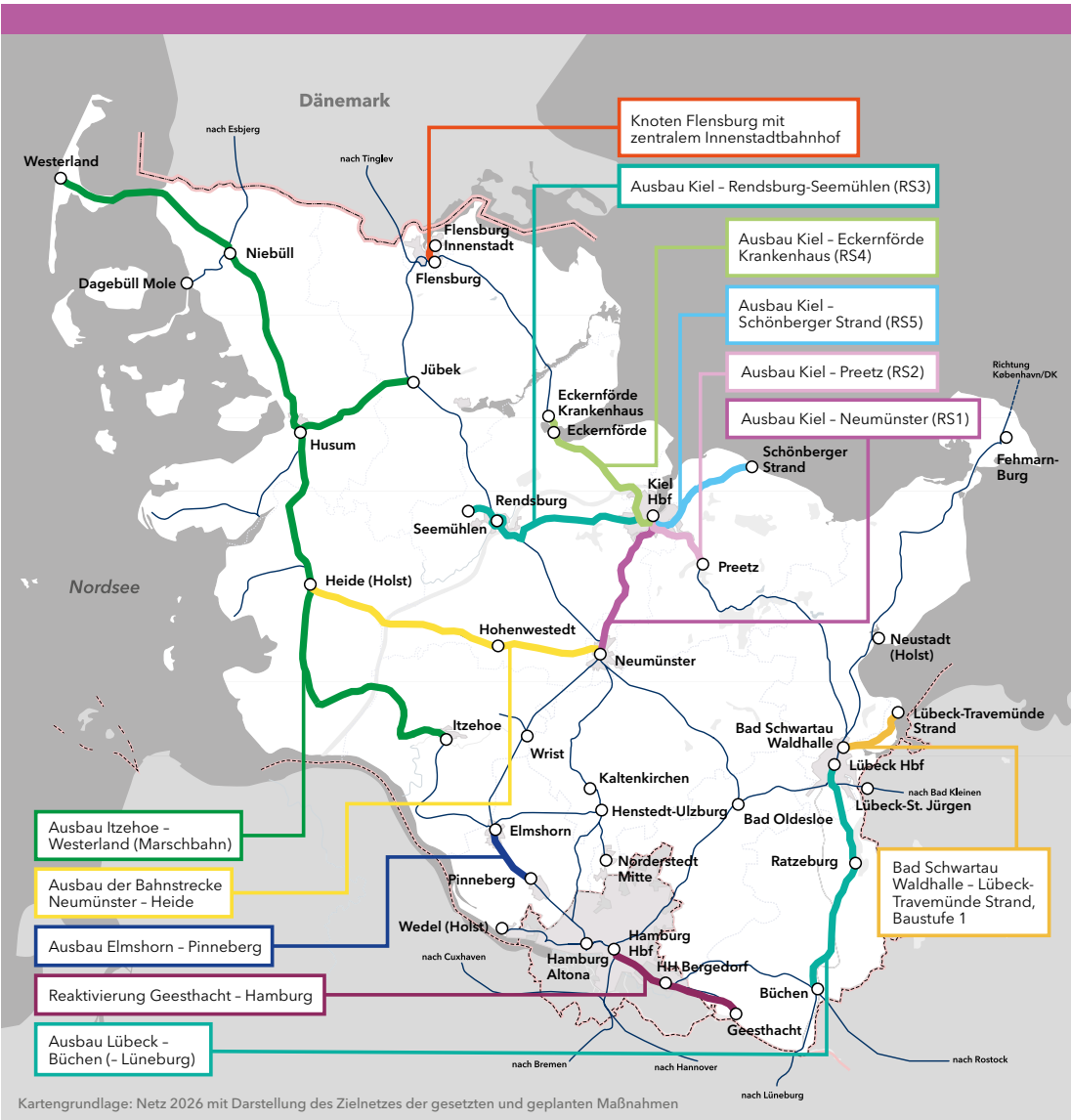


Abb. 24

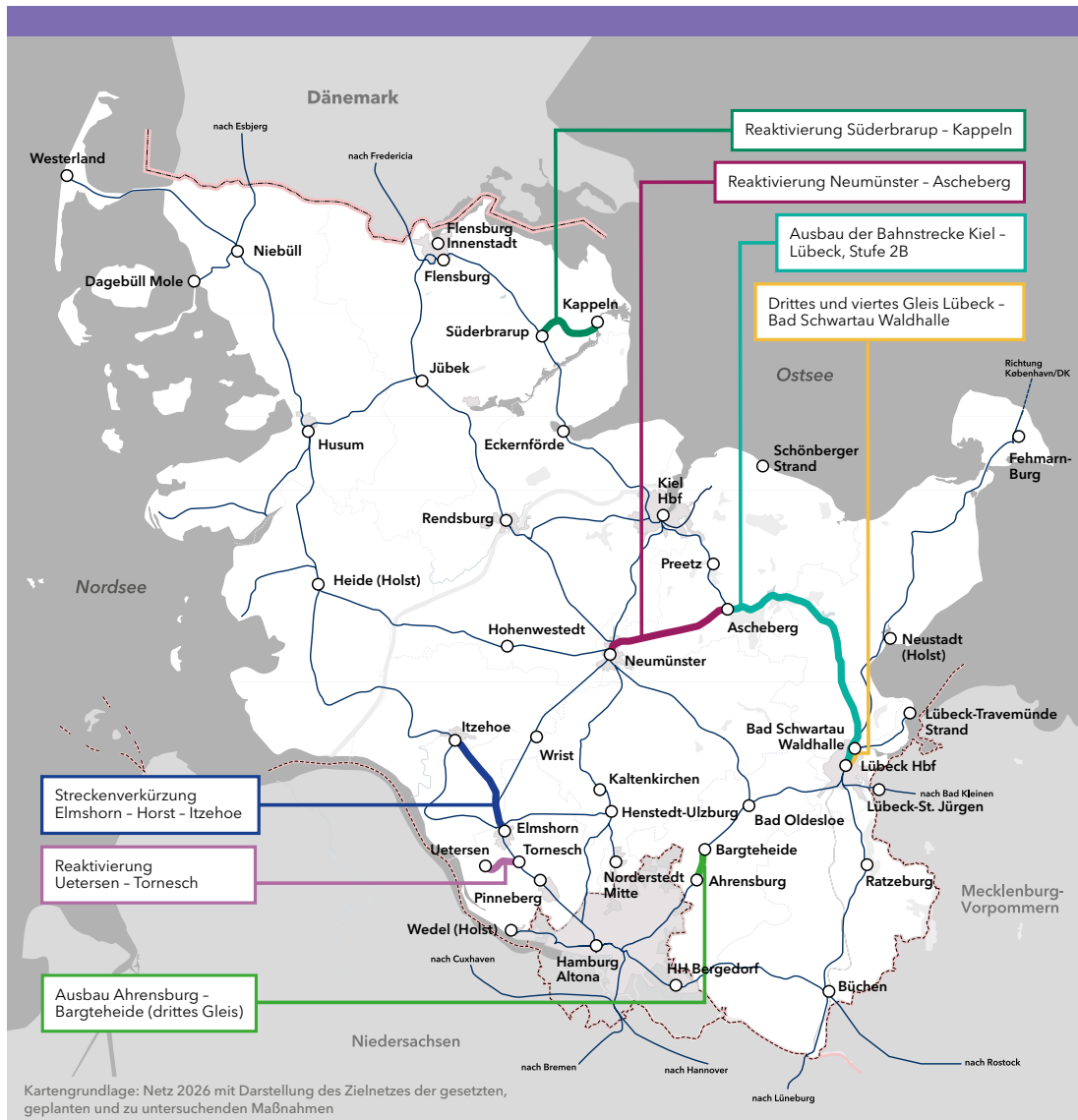


Abb. 25

Gesetzte Infrastrukturmaßnahmen (alphabetisch sortiert)

AKN-Bahnsteigverlängerungen Nordabschnitt

Projektdaten
Kurzbeschreibung Bahnsteigverlängerungen an allen Stationen zwischen Neumünster und Kaltenkirchen
Kosten und Zeitplan - Gesamtkosten: 7 Mio. € (Stand: 2025) - Landesanteil: 7 Mio. € aus dem Sondervermögen LuKIFG (Stand: 2025)
Auswirkungen auf den Fahrplan Kapazitätserweiterung durch Doppeltraktion Neumünster – Norderstedt bei Baumaßnahmen

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Neumünster und Kaltenkirchen ist vorgesehen, die Bahnsteige für den Einsatz einer Doppeltraktion von LINT54-Fahrzeugen beziehungsweise deren Nachfolger vorzubereiten. Hierzu sind Bahnsteigverlängerungen an allen Zwischenstationen erforderlich.

Ausbau des Bahnknotens Elmshorn

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Verschiebung und Modernisierung des Bahnhofs
- Höhere Kapazität durch vierte Bahnsteigkante
- Neuordnung des Spurplans für Nah-, Fern- und Güterverkehr

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorplanung vor Abschluss; geplante Inbetriebnahme in der Mitte der 2030er Jahre
- Geschätzte Gesamtkosten: 445 Mio. € (Stand: 2025)
- Geschätzter Landesanteil: 10 Mio. € (Stand: 2025)
- Planungsvereinbarung zwischen Land und DB
- Das Projekt wird überwiegend als Bedarfsplanprojekt durch den Bund finanziert; Schleswig-Holstein trägt Mehrkosten für eine fahrgastfreundliche Lösung

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verbesserung der Betriebsstabilität; im Zusammenspiel mit drittem und viertem Gleis auf der Strecke Elmshorn – Pinneberg sind zusätzliche Trassen im SPNV möglich

Gesetzte Maßnahme

Der Bahnhof Elmshorn ist mit täglich mehr als 19.000 Ein- und Ausstiegen, sehr vielen Zugfahrten und nur drei Bahnsteigkanten stark überlastet. Die Stadt Elmshorn, die DB InfraGO und das Land planen die umfassende Modernisierung und Neuordnung. Dafür wird der Bahnhof Richtung Süden verschoben, um mehr Platz für Gleise und Weichen im Nordkopf zu schaffen. Der neue Zugang liegt circa 200 Meter südlich der jetzigen Personenunterführung, womit das neue Stadtentwicklungsgebiet am Buttermarkt mit neuem Rathaus optimal erschlossen wird. Die Bahnsteige werden am zukünftigen Standort neu gebaut und um eine vierte Bahnsteigkante ergänzt. Hinzu kommt ein neues Empfangsgebäude. Für die Anpassung des Spurplans sind weitreichende Anpassungen der Infrastruktur erforderlich. Dies betrifft vor allem Brücken und Bahnübergänge.

Auf städtischer Seite wird an der stadtplanerischen Integration gearbeitet. Ein neuer ZOB soll errichtet werden. Dafür müssen die Busse unter dem neuen Bahnhof die Gleise queren. Das neue Empfangsgebäude der DB soll städtebaulich mit dem neuen Innenstadtkomplex der Stadt harmonisieren. Ziel ist ein für Bahnreisende attraktives Gesamtkonzept, das die Verkehrsmittel des Umweltverbunds in den Vordergrund stellt, und ein Bahnhof, der zum Wohlfühlen einlädt.

Die Ausgestaltung des Bahnhofs Elmshorn kann im Detail noch an Planungsergebnisse aus dem Parallelprojekt „Ausbau Elmshorn – Pinneberg“ angepasst werden.

Ausbau Hamburg - Bad Oldesloe (S4)

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Bau eines dritten und vierten Gleises zwischen Hamburg und Ahrensburg (17 Kilometer) sowie eines dritten Gleises bis Ahrensburg-Gartenholz (2,5 Kilometer)
- Neue Stationen:
 - Ahrensburg West in Schleswig-Holstein
 - Wandsbek Rathaus, Bovestraße, Holstenhofweg und Pulverhof in Hamburg

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Stand: Projekt teilweise im Bau; teilweise läuft das Planfeststellungsverfahren noch
- Gesamtkosten: ca. 1,8 Mrd. € (Stand: 2018)
- Landesanteil: ca. 90 Mio. € (Stand: 2018)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG, Bedarfsplan Bund und Landesmittel
- Teilinbetriebnahme: bis Rahlstedt 2027, Gesamtinbetriebnahme: 2029

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Die RB81 wird durch die S4 ersetzt
- Taktverdichtungen zwischen Bargteheide und Hamburg

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg-Gartenholz wird eine separate S-Bahn-Infrastruktur errichtet. Auf schleswig-holsteinischem Gebiet wird die Strecke auf den 4,6 Kilometern zwischen der Landesgrenze und Ahrensburg als zweigleisige S-Bahn und zwischen Ahrensburg und Ahrensburg-Gartenholz auf 2,5 Kilometern als eingleisige S-Bahn neben der heute bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke geführt. In Ahrensburg West entsteht eine neue Station mit Übergangsmöglichkeit zur U-Bahn-Linie 1. Auf Hamburger Gebiet beträgt die Länge der dort entstehenden zweigleisigen S-Bahn-Strecke etwa 12,7 Kilometer. Hier entstehen vier neue Haltestellen.

Durch die S4 können die Fahrgäste auf der Strecke Bad Oldesloe – Hamburg neben den Zielen in der Hamburger Innenstadt auch neue Ziele im Hamburger Osten umsteigefrei erreichen. Dies sind zum Beispiel Holstenhofweg, Pulverhof und Bovestraße. In Hasselbrook ist außerdem der Umstieg Richtung Norden, etwa zum Hamburger Flughafen

möglich. Durch den Ausbau kann die Kapazität der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck und des Hamburger Hauptbahnhofs deutlich erhöht werden, da auf der Fernbahninfrastruktur etwa 50 Zugpaare werktäglich entfallen. Ein großer Teil des Projektnutzens entsteht daher außerhalb des ÖPNV. Für das Projekt wird eine Mischfinanzierung aus dem GVFG des Bundes und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) erfolgen. Zusätzlich wurden und werden EU-Mittel eingeworben. Die Gesamtkosten des Projekts liegen derzeit bei circa 1,8 Mrd. €. Es wird angestrebt, beim Bau Synergien mit der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hamburg – Lübeck zu erzielen.

Ausbau Kiel – Preetz (Baustufe 2A Kiel – Lübeck)

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Preetz (ca. 15 Kilometer)
- Geschwindigkeitserhöhung von 100 auf 120/140 Stundenkilometer
- Änderung des Spurplans des Bahnhofs Preetz (dritte Bahnsteigkante)
- Neubau eines Außenbahnsteigs in Kiel-Elmschenhagen
- Neubau der Stationen Schwentinental-Ostseepark, Preetz Nord, Preetz Krankenhaus

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Planfeststellungsverfahren steht vor Abschluss
- Inbetriebnahme: im Zeitraum 2027
- Gesamtkosten: ca. 70 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 4,8 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundesmittel nach Anlage 8.7 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und aus dem Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Siehe Angebotsmaßnahmen: Einführung „Preetz-Pendel“ (RB87), Beschleunigung RB84 zum RE84

Gesetzte Maßnahme

Seit langer Zeit ist eine weitere Verbesserung des Fahrplans zwischen Kiel und Lübeck vorgesehen. 2010 wurde mit dem ersten Ausbau zwischen Preetz und Ascheberg und dem Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Kiel-Elmschenhagen die Grundlage für den heutigen Fahrplan mit zwei Zügen pro Stunde zwischen Kiel und Lübeck gelegt. Die nächste Baustufe umfasst die Strecke Kiel – Preetz, wo eine Geschwindigkeitserhöhung auf 120/140 Stundenkilometer vorgesehen ist. Zusammen mit einer Spurplananpassung und dem Bau einer dritten Bahnsteigkante in Preetz sind dann die Grundlagen für ein

neues Betriebsprogramm gelegt. Dieses ermöglicht eine deutliche Beschleunigung der RB84 Kiel – Lübeck und einen zusätzlichen Pendelzug Kiel – Preetz. Der Pendelzug kann drei neue Haltepunkte bedienen, die sich zurzeit in der Planung befinden und zusammen mit dem Ausbau der Strecke errichtet werden sollen: Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord und Preetz Krankenhaus. Die Planfeststellungsverfahren für die drei Stationen sind bereits abgeschlossen. Zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs Preetz kann dort die Barrierefreiheit verbessert werden, indem die Bahnsteige von 55 Zentimetern auf 76 Zentimeter aufgehört und Aufzüge installiert werden.

Ausbau Niebüll – Tondern (ETCS und Geschwindigkeitserhöhung)

Projektdaten
Kurzbeschreibung • Geschwindigkeitserhöhung auf 120 Stundenkilometer • Ausstattung der Strecke mit ETCS
Kosten und Zeitplan • Projektstand: Planungen abgeschlossen • Geschätzte Gesamtkosten: 11 Mio. € (davon Landesanteil 100 Prozent) (Stand: 2019) • Geplante Finanzierung über Landes-GVFG und Regionalisierungsmittel • Inbetriebnahme ETCS: frühestens Dezember 2027 (in Dänemark bis Tondern bereits vollzogen) • Geschwindigkeitserhöhung: frühestens Dezember 2030
Auswirkungen auf den Fahrplan • Beschleunigung der RB66

Gesetzte Maßnahme

Vorgesehen ist der Ausbau der Bahnstrecke auf eine Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern. Die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS ist eng an die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks (ESTW) in Niebüll gebunden, welche durch die DB InfraGO für Ende 2027 vorgesehen ist. Eine frühere Umsetzung scheitert an der mangelnden Kompatibilität mit der vorhandenen DB-Stellwerkstechnik im Bahnhof Niebüll.

Ausbau Norderstedt – Neumünster

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Einführung eines Schnell-Langsam-Konzepts auf der Strecke Neumünster – Norderstedt Mitte durch Einführung eines Expresszugs
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten auf mehreren Abschnitten
- Zusätzliche Kreuzungsstellen

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Stand: Vorplanung läuft
- Inbetriebnahme: Dezember 2028 (in Abhängigkeit von Fertigstellung S5), ggf. werden danach noch weitere Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen
- Kosten: 30 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 10 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG und aus dem Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Taktverdichtung auf zwei Züge pro Stunde zwischen Neumünster und Norderstedt
- Reisezeitverkürzung von mindestens 10 Minuten

Gesetzte Maßnahme

Das Angebot auf der AKN-Stammstrecke Kaltenkirchen – Neumünster wird über ein Schnell-Langsam-Konzept mit zwei Zügen pro Stunde ausgeweitet, die Fahrtzeit verkürzt. Dafür ist auf mehreren Abschnitten eine Geschwindigkeitserhöhung und in einigen Bereichen ein zweigleisiger Ausbau notwendig. Die an der Achse Neumünster – Norderstedt liegenden Orte Bad Bramstedt, Kaltenkirchen und Henstedt-Ulzburg profitieren von dem neuen Expresszug. Zwischen Norderstedt und Kiel ergeben sich mit einem Umstieg in RE7 und RE70 ab Ende 2028 zwei Reisemöglichkeiten pro Stunde.

Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe

Projektdaten**Kurzbeschreibung**

- Vollständige Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der 45 Kilometer langen Strecke

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Vorplanung noch nicht abgeschlossen
- Gesamtinvestition: 273 Mio. € (Stand: 2025; für Baustufe 1)
- Landesanteil: 70,5 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG und aus dem Sondervermögen LuKIFG
- Umsetzung: Anfang der 2030er Jahre

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Angebotserweiterung Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg mit RE78
- Ausweichroute für Neumünster – Elmshorn – Hamburg nach Baustufe 1

Gesetzte Maßnahme

Es ist geplant, die Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe in zwei Stufen auszubauen und zu elektrifizieren. Dadurch wird eine zweite leistungsfähige Verbindung zwischen Neumünster und Hamburg geschaffen werden, die auch als Umleiterstrecke genutzt werden kann, wenn die Vorhaben „Knoten Elmshorn“ und „Ausbau Elmshorn – Pinneberg“ anstehen. Auch bei Einschränkungen auf der Strecke Hamburg – Neumünster des Hochleistungskorridors Hamburg – Flensburg lässt sich die Strecke als Alternative nutzen. Die Strecke ermöglicht schnellere Verbindungen zwischen den Kreisen Segeberg und Stormarn mit Kiel. Somit spielt sie eine entscheidende Rolle für ein resilientes schleswig-holsteinisches Bahnnetz.



Bahnsteigverlängerungen für den Betrieb im Netz Mitte

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Kapazitätserweiterung durch Erhöhung der Traktionsstärke der bestehenden Verbindungen auf Dreifachtraktion möglich
- Verlängerung und teilweise Aufhöhung der Bahnsteige in Einfeld, Bordesholm, Nortorf und Elmshorn

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Vorplanung (Bahnsteigaufhöhungen)
- Geschätzte Gesamtkosten: 26 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 15 Mio. € (Stand: 2025)
- Stufenweise Umsetzung ab 2027; zweite Stufe (zu Beginn 2030er Jahre) ermöglicht Dreifachtraktion des RE7
- Geplante Finanzierung über Regionalisierungsmittel und aus dem Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Kapazitätsausweitung im Netz Mitte – Dreifachtraktionen zunächst im Baustellen- und später im Regelfahrplan
- Ausweichroute für Neumünster – Elmshorn – Hamburg nach Baustufe 1

Durch den derzeitigen Engpass von Kapazitäten im Hamburger Hauptbahnhof ist es nicht möglich, häufiger Züge in den Bahnhof fahren zu lassen. Lediglich die Länge der Züge kann noch erweitert werden, um Kapazitäten zu erhöhen. In einer ersten Stufe müssen für den Einsatz neuer Fahrzeuge ab Dezember 2027 alle Bahnsteigkanten eine Höhe von mindestens 55 Zentimetern haben, angestrebt sind 76 Zentimeter für den stufenfreien Einstieg. Hierfür werden die Bahnsteige in Bordesholm und Nortorf aufgehöhht. Um die Redundanz auf der Strecke zu erhöhen und zum Beispiel bei Baustellen und Störungen bessere Ersatzmaßnahmen ergreifen zu können, werden die Bahnsteige in Bordesholm auf 330 Meter und in Einfeld auf 220 Meter verlängert. Im Zuge der Umbauarbeiten werden an allen Bahnsteigen die Beleuchtung und Bahnsteigausstattung (Wetterschutz, Fahrgastinformation, Blindenleitsystem) erneuert. Derzeit sind die Baumaßnahmen für 2028 geplant. Mit Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona können dadurch bei Baustellen auch Dreifachtraktionen zwischen Hamburg und Neumünster/Kiel eingesetzt werden. Hierfür ist auch noch eine Teilaufhöhung des Bahnsteigs 1 in Elms-horn notwendig.

In einer zweiten Stufe, möglichst zu Beginn der 2030er Jahre, könnte der RE7 planmäßig im Abschnitt Kiel – Neumünster in Doppeltraktion und im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion fahren. Das setzt in Hamburg Hbf den Bau des neuen Bahnsteigs 9 voraus, für den wiederum der Neubau des Stellwerks Hamburg Hbf Fernbahn erforderlich ist.

In einer dritten Stufe könnten die Bahnsteige in Owschlag, Jübek und Tarp auf 220 Meter verlängert werden, um eine Doppeltraktion des RE7 zwischen Neumünster und Flensburg zu ermöglichen.

Langfristig, in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre, sollen auch die Bahnsteige in Wrist und Brokstedt auf 330 Meter verlängert werden. Damit könnte der RE70 in Dreifachtraktion fahren, was die Resilienz bei Baustellen erhöht. Ein Einsatz dieser langen Züge ist aber von der Kapazität im Hamburger Hauptbahnhof abhängig. Es sollte geprüft werden, ob beim Streckenausbau Pinneberg – Elms-horn auch die Bahnsteige im Bahnhof Pinneberg auf 330 Meter verlängert werden könnten. Diese Maßnahme würde ebenfalls bei Baustellen den Einsatz längerer Züge ermöglichen und die Resilienz im Netz erhöhen.

Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Marschbahn)

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Elektrifizierung der 172 Kilometer langen Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland sowie der 26 Kilometer langen Strecke zwischen Jübek und Husum
- Umsetzung parallel zum Projekt „Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn)“ möglich

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Die Vorplanung wird durch Generalplaner erbracht
- Gesamtinvestition: 745 Mio. € (Stand: 03/2026, inklusive Ausbau in Leistungsphasen 1 und 2, ohne Ausbaumaßnahmen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke ab Leistungsphase 3)
- Landesanteil: 127 Mio. € (Stand: 03/2026)
- Bundesanteil: 618 Mio. € (Stand: 03/2026)
- Geplante Finanzierung: 90 Prozent Bundes-GVFG-Förderung der Baukosten, Förderung der Planungskosten anteilig 10 Prozent der Baukosten, Landesanteil aus dem Sondervermögen IMPULS
- Inbetriebnahme: Anfang der 2030er Jahre

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verbesserung Betriebsqualität

Gesetzte Maßnahme

Die Marschbahn wird derzeit überwiegend mit schweren Dieselloks betrieben. Dies widerspricht den Klimaschutzzielen des Landes. Daher ist die Elektrifizierung der 173 Kilometer langen, noch nicht elektrifizierten Abschnitte zwischen Itzehoe und Westerland vorgesehen. Zusätzlich wird die 26 Kilometer lange Umleiterstrecke Jübek – Husum mit Oberleitung ausgerüstet, um während und nach der Bauzeit die Betriebsstabilität zu verbessern.

Durch die Elektrifizierung können die CO₂-Emissionen um rund 65.000 Tonnen jährlich gesenkt werden. Zudem können pro Jahr etwa 15 Millionen Liter Diesel eingespart werden. Der Betrieb wird insgesamt zuverlässiger, pünktlicher und deutlich leiser.

Für die Elektrifizierung der Marschbahn hat das Land Schleswig-Holstein im Januar 2025 Generalplaner beauftragt. Die ersten zwei Planungsphasen sind durch NAH.SH beauftragt, im direkten Anschluss übernimmt die DB InfraGO als Inhaberin der Infrastruktur das Projekt und verantwortet auch die Umsetzung der Bauarbeiten.

Elektrifizierung Niebüll – Dagebüll

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Elektrifizierung der 13,7 Kilometer langen Strecke zeitgleich mit der Marschbahn-elektrifizierung

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Planung abgeschlossen
- Inbetriebnahme: erste Hälfte der 2030er Jahre
- Gesamtkosten: 17 Mio. € (Stand: 2020)
- Landesanteil: 2 Mio. € (Stand: 2020)
- Geplante Finanzierung: 90 Prozent Bundes-GVFG-Förderung der Baukosten, Planungskosten anteilig 10 Prozent der Baukosten

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Direkte Anbindung des Fährhafens Dagebüll Mole im Fernverkehr möglich
- Durchgehend elektrischer Betrieb im Nahverkehr von Hamburg nach Dagebüll möglich

Gesetzte Maßnahme

Die Elektrifizierung der 13,7 Kilometer langen Bahnstrecke von Niebüll nach Dagebüll hat für die touristische Anbindung der Nordseeinseln eine große Bedeutung. Damit zukünftig wieder Fernverkehr nach Dagebüll möglich wird, ist die Elektrifizierung der Strecke geplant. Fernverkehrsbetreibern wird damit ermöglicht, durchgängig aus dem Bundesgebiet mit Elektrozügen nach Dagebüll zu fahren. Auch im Nahverkehr eröffnet eine Elektrifizierung mittelfristig die Möglichkeit, durchgängig mit elektrischen Zügen von Hamburg nach Dagebüll zu fahren. Die Maßnahme soll gemeinsam mit der Elektrifizierung der Marschbahn erfolgen.

Elektrifizierung und Ausbau Hamburg – Kaltenkirchen (S5)

Projektdateien

Kurzbeschreibung

- Elektrifizierung der 30 Kilometer langen Strecke
- Weiterer zweigleisiger Ausbau
- Züge fahren in die Hamburger Innenstadt weiter – kein Umstieg mehr in Eidelstedt erforderlich

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Stand: im Bau (2023 gestartet)
- Inbetriebnahme: Dezember 2028
- Gesamtkosten: 270 Mio. € (Stand: 2023)
- Landesanteil: 36 Mio. € (Stand: 2023)
- Finanzierung über Bundes-GVFG und IMPULS

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Reisezeitverkürzung von 4 Minuten
- Direktverbindung in die Hamburger Innenstadt

Gesetzte Maßnahme

Mit der Maßnahme wird die Infrastruktur geschaffen, damit Züge der S5 bis in die Hamburger Innenstadt weiterfahren können. Dies erfordert die Elektrifizierung und den weitgehend zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke, um durchgehende Fahrten mit sogenannten Zweisystemfahrzeugen in das Hamburger S-Bahn-Netz zu ermöglichen. Neben der Elektrifizierung sind die folgenden weiteren Maßnahmen Bestandteil des Projekts:

- Schaffung der Zweigleisigkeit des Einfädelungsbauwerks in die S-Bahn-Infrastruktur am Bahnhof Hamburg-Eidelstedt
- Herstellung der Zweigleisigkeit im Abschnitt Quickborn – Ellerau
- Arbeiten an der Wendeanlage in Quickborn
- Anpassungen an den Bahnsteigen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sowie Erneuerung der Stellwerktechnik
- Abstellanlage für die S-Bahn-Züge

Die Baumaßnahmen sind 2023 gestartet und sollen 2028 abgeschlossen werden.

Nachladeinfrastruktur für die AKN**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Evtl. Erweiterung des Umrichterwerks Kaltenkirchen
- Voraussichtlich Elektrifizierung Gleis 1 in Neumünster und voraussichtlich Elektrifizierung Gleis 1a in Elmshorn
- Elektrifizierung von Abstellgleisen in Kaltenkirchen

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: erste Voruntersuchungen
- Es wurden noch keine Kosten ermittelt und kein Zeitplan aufgestellt
- Eine Fertigstellung der Nachladeinfrastruktur bis 2032 wird angestrebt

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Die Nachladeinfrastruktur erlaubt den Einsatz von spurtstarken Akkuzügen, sodass auf der A3 zwischen Elmshorn und Barmstedt ein 15-Minuten-Takt möglich wird

Gesetzte Maßnahme

Für den geplanten Einsatz von Akkuzügen im AKN-Kernnetz ist vorgesehen, Lademöglichkeiten zu schaffen. Durch die Oberleitung zwischen Ulzburg Süd und Kaltenkirchen, die für die S5 errichtet wird, besteht bereits eine Art Oberleitungsinselanlage zentral im AKN-Netz. Voraussichtlich wird die Leistung des Umrichterwerks Kaltenkirchen auch für den geplanten BEMU-Betrieb ausreichen, dies ist im Verlauf der Planung noch zu verifizieren. Der Platz dafür wird beim Bau der S5 bereits berücksichtigt. Die Regionalbahn von Neumünster nach Norderstedt (A2) wendet in Neumünster zurzeit auf dem nicht elektrifizierten Gleis 1. Dieses muss elektrifiziert werden. Des Weiteren ist voraussichtlich in Elmshorn das Gleis 1a zu elektrifizieren, um ein Laden der zwischen Elmshorn und Barmstedt (A3) pendelnden Züge zu ermöglichen. Die Abstellgleise in Kaltenkirchen sind ebenfalls zu elektrifizieren.

Oberleitungsinselanlage für Akkuzüge in Eckernförde

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Einrichtung einer Oberleitungsinselanlage in Eckernförde zur Betriebsstabilisierung zwischen Kiel und Flensburg bei Streckensperrungen

Kosten und Zeitplan

- Gesamtkosten: 10 Mio. €
- Landesanteil: 1 Mio. € (Stand: 2025)
- Finanzierung über Bundes-GVFG und Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Ersatzverkehr mit dem Bus kann vermieden werden

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Kiel und Flensburg haben die Akkuzüge einen vergleichsweise weiten Weg zurückzulegen. Wenn Baumaßnahmen dafür sorgen, dass nicht die ganze Strecke zurückgelegt werden kann, dann fehlt es an einer Nachlademöglichkeit. Eine Oberleitungsinselanlage in Eckernförde ermöglicht eine flexiblere Bedienung während Baustellen und Störungen.

Oberleitungsinselanlage für Akkuzüge in Bad Malente-Gremsmühlen

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Einrichtung einer Oberleitungsinselanlage in Bad Malente-Gremsmühlen zur Betriebsstabilisierung zwischen Kiel und Lübeck bei Streckensperrungen

Kosten und Zeitplan

- Gesamtkosten: 10 Mio. €
- Landesanteil: 1 Mio. € (Stand: 2025)
- Finanzierung über Bundes-GVFG und Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Ersatzverkehr mit dem Bus kann vermieden werden

Gesetzte Maßnahme

Zwischen Kiel und Lübeck haben die Akkuzüge einen vergleichsweise weiten Weg zurückzulegen. Wenn Baumaßnahmen dafür sorgen, dass nicht die ganze Strecke zurückgelegt werden kann, dann fehlt es an einer Nachlademöglichkeit. Eine Oberleitungsinselanlage in Bad Malente-Gremsmühlen ermöglicht eine flexiblere Bedienung während Baustellen und Störungen.

Reaktivierung Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der ca. 2,5 Kilometer langen Bahnstrecke vom Abzweig Rendsburg-Kronwerk bis zum Haltepunkt Rendsburg-Seemühlen
- Neue Haltepunkte in Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen, außerdem Halt an der neuen Station Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf an der Hauptstrecke Neumünster – Flensburg

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Infrastruktur bis auf Bahnsteige fertiggestellt
- Inbetriebnahme: Dezember 2029
- Gesamtkosten: 10,55 Mio. € (Stand: 2020)
- Landesanteil: 2 Mio. € (Stand: 2020)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verlängerung der bestehenden RB75 bis Rendsburg-Seemühlen

Gesetzte Maßnahme

Die Bahnstrecke nach Rendsburg-Seemühlen, die früher als Industriestammgleis im Eigentum der Stadt Rendsburg war, wurde im Jahr 2020 durch die AKN übernommen und erneuert. Inzwischen wird sie für die Anbindung des Bahnbetriebswerks der Firma Stadler genutzt, die dort seit 2024 die Flotte der schleswig-holsteinischen Akkuzüge wartet.

Erst nach der für 2027 erwarteten Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Rendsburg der DB InfraGO kann die Strecke für die Wiederinbetriebnahme des SPNV ertüchtigt werden. Hierzu werden an der Strecke zwei neue Haltepunkte realisiert (Rendsburg-Mastbrook und -Seemühlen). Da in Büdelsdorf zudem eine neue Weichenverbindung realisiert werden muss, ist eine Betriebsaufnahme erst Ende 2029 möglich. Eine weitere neue Station (Rendsburg-Kronwerk/Büdelsdorf) wird von der DB InfraGO an der Hauptstrecke Neumünster – Flensburg errichtet und kann sowohl von der RB75 als auch vom RE74 bedient werden.

Langfristig wäre eine Verlängerung der Strecke um weitere 1,5 Kilometer bis Fockbek möglich.

Reaktivierung Wrist - Kellinghusen

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der Bahnstrecke von Wrist nach Kellinghusen (ca. 2 Kilometer)
- Bau neuer Brücken über die Fließgewässer Mühlenbek und Stör
- Elektrifizierung mit Oberleitung

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Entwurfsplanung
- Inbetriebnahme: 2033
- Kostenschätzung: 30 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 4 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verlängerung der RB71 bis Kellinghusen

Gesetzte Maßnahme

Die seit langer Zeit geplante Streckenreaktivierung von Wrist nach Kellinghusen würde die circa 8.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Stadt direkt an das Bahnnetz anbinden und soll bis 2033 umgesetzt werden. Das Projekt kann mit geringem betrieblichem Mehraufwand beachtliche Kundenpotenziale erschließen: Bisher in Wrist wendende Züge können aufgrund der Wendezeit von circa 45 Minuten ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf auch die Strecke bis Kellinghusen bedienen.

Die Streckenreaktivierung beinhaltet eine Überquerung der Stör mittels einer Brücke, die Strecke liegt zudem zu großen Teilen im Überschwemmungsgebiet. Da der Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke im Einklang mit dem kommunalen Hochwasserschutzkonzept erfolgen muss, bestehen erhebliche Abhängigkeiten, die auch bei einem Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind. Weiterhin stellt die Durchquerung der Mühlenbek-Niederung eine große Hürde dar, welche planerisch bisher nicht gelöst ist, weshalb sich die Planungen verzögern.

Signaltechnik und Bahnsteigmaßnahmen für Kuppeln von Zügen im Rahmen eines Flügelkonzepts für RE74 Jübek

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Nachrüstung von Signalen für das Trennen und Zusammenführen von Zügen

Kosten und Zeitplan

- Gesamtkosten: 1,5 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 1,5 Mio. € aus dem Sondervermögen LuKIFG (Stand: 2025)

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg

Gesetzte Maßnahme

Im Bahnhof Jübek werden Signale für das Trennen und Zusammenführen von Zügen nachgerüstet. Diese Maßnahme ist Voraussetzung für die Einrichtung des RE74-Flügels von und nach Flensburg.

Weiterführung der Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand

Projektdaten**Kurzbeschreibung**

- Reaktivierung des SPNV zwischen Probsteierhagen und Schönberger Strand
- Reaktivierung der Haltepunkte Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: im Bau
- Gesamtinbetriebnahme: bis Dezember 2027
- Gesamtkosten: 86 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 30 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verlängerung der RB76 bis Schönberger Strand (2027)
- Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bus um 10 bis 15 Minuten

Gesetzte Maßnahme

Im September 2017 wurde mit dem circa 7 Kilometer langen Abschnitt Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Oppendorf der erste Abschnitt des Reaktivierungsprojekts vorläufig in Betrieb genommen. Mit den drei neuen Stationen Kiel Schulen Am Langsee, Kiel-Ellerbek und Kiel-Oppendorf ist das Kieler Ostufer an den SPNV angebunden. In den Jahren 2025 und 2026 beziehungsweise wird die Linie bis nach Schönkirchen und Probsteierhagen verlängert. Für Ende 2027 ist geplant, die RB76 im Stundentakt bis zum Schönberger Strand verkehren zu lassen. Dafür sind weitere Streckenertüchtigungen erforderlich. Außerdem werden die neuen Haltepunkte Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand errichtet.

Für die künftige Stadtbahn Kiel ist es geplant, an der Station Kiel Schulen am Langsee einen Umsteigepunkt zur Strecke Kiel – Schönberger Strand herzustellen.

Zweiter Bahnsteig Lübeck-St. Jürgen

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Schaffung eines zweiten Bahnsteigs an der Strecke nach Lübeck-Schlutup
- Gleis muss die Wende von Zugfahrten ermöglichen und elektrifiziert werden

Kosten und Zeitplan

- Gesamtkosten: 1,5 Mio. €
- Landesanteil: 1,5 Mio. € aus dem Sondervermögen LuKIFG (Stand: 2025)

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Verdichtung der Bedienung des Bahnhofpunkts Lübeck-St. Jürgen durch Verlängerung des RE84

Gesetzte Maßnahme

Am bestehenden Haltepunkt Lübeck-St. Jürgen zweigt die Güterverkehrsstrecke nach Lübeck-Schlutup ab. An diesem Gleis soll der zweite Bahnsteig entstehen. Hier muss zudem eine Möglichkeit für das Wenden der Züge bestehen. Das heißt, dass hier gegebenenfalls auch Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich sind. Zudem muss das Gleis elektrifiziert werden.

Zu planende Infrastrukturmaßnahmen (alphabetisch sortiert)

Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Heide

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Albersdorf
- In einer weiteren Baustufe Geschwindigkeitserhöhung zur Fahrzeitreduzierung zwischen den Taktknoten Heide und Neumünster

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen
- Die Kosten für einen Kreuzungsbahnhof im Netz von DB InfraGO betragen derzeit rund 20 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Landesmittel
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Die Linie RB63 kann auch zwischen Hohenwestedt und Heide im Stundentakt angeboten werden

Zu planende Maßnahme

Die Bedeutung der Strecke nimmt mit Blick auf die geplante umfangreiche Industrieansiedlung in Heide zu. Die Wiederinbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs in Albersdorf würde die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöhen, wofür Planungen aufzunehmen sind.

Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn)**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Ausbau der 172 Kilometer langen Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland sowie der 26 Kilometer langen Strecke zwischen Jübek und Husum
- Geschwindigkeitserhöhung
- Umsetzung parallel mit dem Projekt „Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Marschbahn)“ sinnvoll

Kosten und Zeitplan

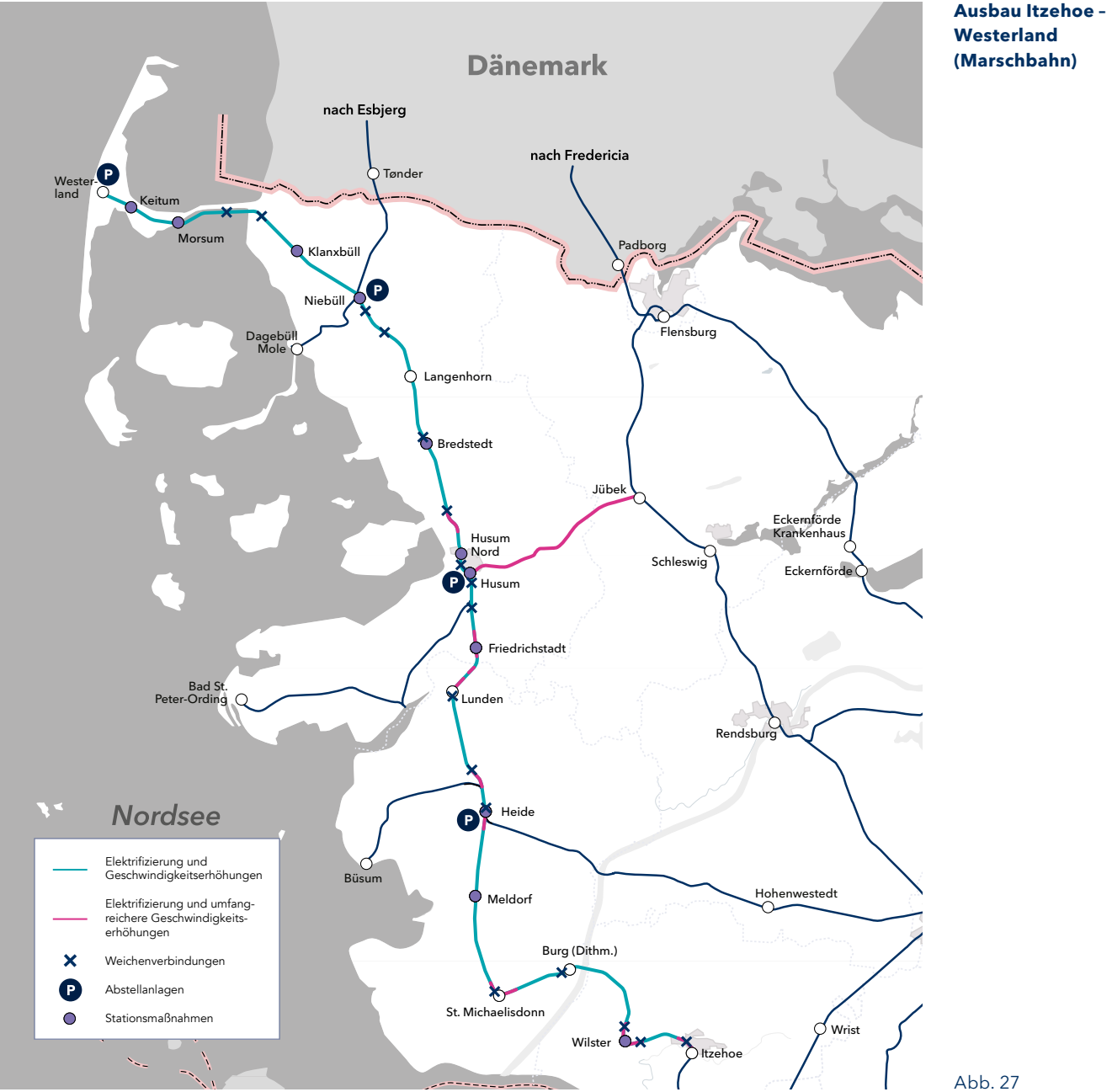
- Aktueller Projektstand: Gegenstand der Gesamtplanung Elektrifizierung bis zur Vorplanung
- Kosten des Ausbaus in den Leistungsphasen 1 und 2 sind als Teil des Projekts „Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Marschbahn)“ enthalten, als Teil dieses Projekts betragen die Kosten des Ausbaus für die Leistungsphasen 1 und 2 ca. 27 Mio. € (Stand: 03/2026)
- Kosten ab Leistungsphase 3 noch unbekannt, abhängig von Maßnahmenumfang
- Geplante Finanzierung: 75 Prozent Bundes-GVFG-Förderung der Baukosten, Förderung der Planungskosten anteilig 10 Prozent der Baukosten, Landesanteil aus dem Sondervermögen IMPULS
- Inbetriebnahme: Anfang der 2030er Jahre

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Beschleunigung des RE6
- Höhere Betriebsstabilität

Zu planende Maßnahme

Ergänzend zur Elektrifizierung wird untersucht, wie infrastrukturelle Verbesserungen wie neue Weichen, Geschwindigkeitserhöhungen, verschiedene Maßnahmen an elf Bahnhöfen sowie ein Ausbau von Abstellkapazitäten im Rahmen der Elektrifizierung sinnvoll mitgeplant und umgesetzt werden können. Auch die Erneuerung des Zugbeeinflussungssystems nach neuestem europäischem Standard (ETCS) wird geprüft. In der Vorplanung werden alle Ausbauoptionen mitgeplant, danach erfolgt eine Variantenentscheidung, welche der Maßnahmen ab Leistungsphase 3 weiter geplant werden.



Ausbau Elmshorn – Pinneberg

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Bau eines dritten und vierten elektrifizierten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg
- Bau von zwei neuen Stationen:
 - Elmshorn Süd
 - Pinneberg Nord

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Vereinbarung über Vorplanung mit DB InfraGO Ende 2023 abgeschlossen
- 500 bis 700 Mio. € für den Infrastrukturausbau (Stand: 2020)
- Landesanteil läge bei 75 Prozent Bundes-GVFG-Förderung bei 125 bis 175 Mio. € (Stand: 2020)
- Eine Inbetriebnahme wird für die zweite Hälfte der 2030er Jahre anvisiert

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zu realisierendes Fahrplanangebot wird im Rahmen der Vorplanung untersucht

Zu planende Maßnahme

Zur Kapazitätserweiterung des hoch belasteten Streckenabschnitts zwischen Elmshorn und Pinneberg soll ein drittes und viertes Gleis als Fernbahngleis gebaut werden. Mit Hilfe der zwei zusätzlichen Gleise wird geplant, das Fahrplanangebot auszuweiten und eine steigende Nachfrage bedienen zu können. Gleichzeitig sollen dadurch Betriebsstörungen auf der Strecke verringert und die Resilienz des Bahnverkehrs bei Störungen und Baustellen auf dem Gesamtkorridor gesteigert werden. Der Ausbau steht im engen Zusammenhang mit dem Projekt Knoten Elmshorn (vgl. Maßnahme Knoten Elmshorn) und beinhaltet den Neubau der Stationen Elmshorn Süd und Pinneberg Nord.

Im Zielkonzept ist eine Regionalbahnvariante im Richtungsbetrieb (das heißt Betrieb, bei dem jedes Gleis nur von Zügen einer Richtung befahren wird) vorgesehen. Da die Umsetzung dieser Variante umfangreiche Infrastrukturanpassungen im Knoten Hamburg erfordert, wird für die Zwischenzeit eine Übergangslösung angestrebt. Diese soll unabhängig von weiteren Ausbaumaßnahmen bereits mittelfristig realisiert werden.

Im Rahmen der Vorplanung wird geprüft, ob eine solche Zwischenlösung entweder durch eine begrenzte Erweiterung des Regionalbahnangebots im Richtungsbetrieb oder durch eine Verlängerung der S-Bahn von Pinneberg nach Elmshorn im Linienbetrieb realisiert werden kann. Dabei sind die Gleise den Linien zugeordnet. Die abschließende Entscheidung über die Umsetzung erfolgt nach Abschluss der Vorplanung.

Infrastrukturmaßnahmen für eine mögliche Regio-S-Bahn Kiel

Für die Regio-S-Bahn Kiel ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Die auf den meisten Strecken rund um Kiel nur eingleisige Infrastruktur lässt nur nach umfangreichen Ausbauten einen dichten Takt zu. Besonders wichtig ist ein zweigleisiger Ausbau der beiden jeweils mehrere Linien betreffenden eingleisigen Flaschenhälse. Diese liegen zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee CITTI-PARK (Richtung Rendsburg und Eckernförde) beziehungsweise zwischen Kiel Hbf und dem Abzweig Kiel Richtung Lübeck und Schönberger Strand. Wie bei den Angebotsdarstellungen beschrieben, soll die Regio-S-Bahn Kiel in Stufen eingeführt werden.

Ausbau Kiel – Neumünster (RS1)

Projektdaten
Kurzbeschreibung Bau neuer Stationen
Kosten und Zeitplan - Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen - Es besteht bislang keine Kostenschätzung - Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen
Auswirkungen auf den Fahrplan Einführung einer halbstündlichen Regio-S-Bahn mit Halt an allen Stationen

Zu planende Maßnahme

Auf dem Regio-S-Bahn-Ast nach Neumünster haben die kleinen Stationen wie Flintbek und Einfeld in den vergangenen Jahren sehr an Bedeutung gewonnen. Die streckenseitigen infrastrukturellen Voraussetzungen sind weitgehend gegeben. Einzig die Stationen Kiel-Meimersdorf und Neumünster-Tungendorf wären neu zu errichten.

Ausbau Kiel – Preetz (RS2)**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Zweigleisige Begegnungsabschnitte
- Bau neuer Stationen

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Für einen neuen Kreuzungsbahnhof Schwentinental Ostseepark bestehen Vorüberlegungen
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Ein zusätzliches Angebot mit Halt an allen Stationen ist möglich; RS2 im Halbstundentakt

Zu planende Maßnahme

Neben den in dem Projekt Kiel – Lübeck Baustufe 2A zu realisierenden Maßnahmen ist durch weitere Ausbauten ein Halbstundentakt für die Regio-S-Bahn, zusätzlich zu den RE-Zügen, möglich.

In diesem Fall müssten sich die Züge nach Preetz und Schönberger Strand im Bereich zwischen Kiel Hbf und Schwentinental-Ostseepark kreuzen. Deshalb sind in diesem Abschnitt Begegnungsstellen erforderlich. Die Stationen Kiel Berchtesgadener Straße und Kiel Wellseedamm würden neu gebaut.

Ausbau Kiel – Rendsburg-Seemühlen (RS3)**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Geschwindigkeitserhöhungen und zweigleisige Begegnungsabschnitte
- Bau neuer Stationen

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zusätzliche stündliche Verbindung mit RB oder Regio-S-Bahn mit Halt an allen Stationen ist möglich

Zu planende Maßnahme

Eine Regio-S-Bahn-Verbindung zwischen Rendsburg-Seemühlen und Kiel würde für die Stationen der RB75 den Halbstundentakt erlauben und die neuen Haltepunkte Kiel Mettenhof, Kiel Winterbeker Weg und Kiel Hamburger Chaussee beinhalten. Infrastrukturell sind außerdem die zweigleisigen Begegnungsabschnitte Kiel Hbf – Hassee, Mettenhof – Melsdorf und Bredenbek – Schülldorf zu errichten. Die Geschwindigkeit kann punktuell erhöht werden.

Ausbau Kiel – Eckernförde Krankenhaus (RS4)**Projektdateien****Kurzbeschreibung**

- Geschwindigkeitserhöhungen und zweigleisige Begegnungsabschnitte
- Bau neuer Stationen

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zusätzliche stündliche Verbindung mit RB oder Regio-S-Bahn mit Halt an allen Stationen ist möglich

Zu planende Maßnahme

Die Umsetzung des Regio-S-Bahn-Konzepts erfordert auf der Strecke nach Eckernförde über die jetzige Infrastruktur hinausgehende zweigleisige Streckenabschnitte im Bereich Kronshagen Schulzentrum – Levensauer Hochbrücke, Gettorf Süd – Altenhof. Weiterhin wäre die Streckengeschwindigkeit punktuell auf der gesamten Verbindung zu erhöhen. Geplant sind die neuen Stationen Kiel Hofholzallee, Kronshagen Schulzentrum, Neu-wittenbek, Gettorf Süd, Eckernförde Pferdemarkt, Eckernförde Hauptstrand und Eckern-förde Krankenhaus, wo ein Wendegleis zu bauen ist. Perspektivisch würde der Bahnhof Suchsdorf verlegt, um in der dritten Stufe des Projekts „Stadtbahn Kiel“ der Landes-hauptstadt Kiel einen direkten Umstieg zu ermöglichen. Ein weiterer Anschluss an die Stadtbahn kann am Skandinaviendamm geschaffen werden, wenn die an der Hofholz-allee geplante Regio-S-Bahn-Station etwas Richtung Norden verlegt wird. So schließt ein nördlicher Zu- und Abgang an den Skandinaviendamm an.

Ausbau Kiel – Schönberger Strand (RS5)**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Neubau eines Kreuzungsbahnhofes in Kiel-Wellingdorf

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zusätzliche stündliche Verbindung mit RB oder Regio-S-Bahn mit Halt an allen Stationen ist möglich

Zu planende Maßnahme

Die Strecke nach Schönberger Strand könnte durch einen neuen Kreuzungsbahnhof in Kiel-Wellingdorf für einen halbstündlichen Regio-S-Bahn-Verkehr ertüchtigt werden. Alle anderen Voraussetzungen sind bereits gegeben.

Ausbau Lübeck – Büchen (– Lüneburg)**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Geschwindigkeitserhöhungen und zweigleisige Begegnungsabschnitte
- Bau neuer Stationen

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: noch keine Planungen begonnen
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zusätzliche RB im Stundentakt (auch als Regio-S-Bahn möglich)

Zu planende Maßnahme

Perspektivisch ist ein Regio-S-Bahn-Ast von Lübeck nach Büchen im Halbstundentakt mit den zusätzlichen Stationen in Lübeck-Genin und Pogeez sinnvoll. Voraussetzung ist der Bau eines Begegnungsabschnittes im Bereich Lübeck Hochschulstadtteil. Um die Wende des Zugs in Büchen zu realisieren, ist dort zusätzlich ein Wendegleis mit eigenem Bahnsteig erforderlich.

Langfristig ist nach Verwirklichung einer kreuzungsfreien Querung der Hauptstrecke Hamburg – Berlin eine Verlängerung der RB bis Lüneburg umsetzbar. Übergangsweise ist bis dahin eine Linie Lüneburg – Büchen möglich.

Bad Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand, Baustufe 1

Projektdaten
Kurzbeschreibung Ausbau der Strecke zwischen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand
Kosten und Zeitplan - Projektstand: Entwurfs- und Genehmigungsplanung sehr weit fortgeschritten - Umsetzung im Rahmen der Bauarbeiten der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung - Kosten liegen bei 9 Mio. € (Stand: 2024) - Geplante Finanzierung über Landesmittel
Auswirkungen auf den Fahrplan Ermöglicht den Halt des halbstündlichen RE86 an allen Zwischenhalten

Zu planende Maßnahme

Der Bahnhof Travemünde Strand kann im Halbstundentakt an Hamburg angeschlossen werden. Grundlage dafür ist die Flügelung des Halbstundentakts Hamburg – Lübeck in Lübeck Hbf mit jeweils einem Zugteil nach Travemünde Strand und Neustadt in Holstein.

Damit der Zug alle Zwischenhalte zwischen Lübeck Hbf und Lübeck-Travemünde Strand bedienen kann, sind Planungen für eine geringfügige Beschleunigung des Streckenabschnitts zwischen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand notwendig. Die Fahrzeitverkürzung ist durch geringfügige Trassierungsanpassungen erreichbar. Außerdem ist eine neue Station in Lübeck-Waldhusen zu prüfen.

Für weitergehende Taktverdichtungen werden das dritte und vierte Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau Waldhalle, die Verlängerung der Zweigleisigkeit bis zum Abzweig Roter Hahn sowie eine zweite Bahnsteigkante in Travemünde Strand benötigt.

Knoten Flensburg mit zentralem Innenstadtbahnhof

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Schaffung eines Innenstadtbahnhofs unmittelbar gegenüber dem ZOB
- Reaktivierung des alten Hafengleises bis zum alten Standort des früheren Bahnhofs
- Reaktivierung des Bahnhofs Flensburg-Weiche als Nah- und Fernverkehrshalt
- Bau weiterer Haltepunkte wie beispielsweise Flensburg-Exe, Flensburg-Zentral-krankenhaus

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen, aktuell Durchführung einzelner vertiefender Studien; durch die Finanzmittel des Sondervermögens und einen positiven Ratsbeschluss der Stadt Flensburg ist die Vorplanung dieses Projekts gesichert
- 27 Mio. bis 70 Mio. € je nach Variante (Stand: 2016)
- Landesanteil: bis zu 20 Mio. € je nach Variante (Stand: 2016)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG und aus dem Sondervermögen LuKIFG
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Keine

Zu planende Maßnahme

Der Schienenverkehr in Flensburg als Oberzentrum der deutsch-dänischen Grenzregion wird unterdurchschnittlich genutzt. Durch verschiedene Maßnahmen kann das Angebot attraktiver werden.

Zentrales Element ist der Innenstadtbahnhof in Flensburg: Am ZOB wird die Errichtung eines neuen Innenstadthalts geplant. Dazu wird das noch vorhandene Gleis zum Hafen wieder für den Personenverkehr reaktiviert. Sämtliche in Flensburg endenden Fahrten von Kiel, Hamburg und Dänemark können zum innerstädtischen Halt am ZOB geführt werden.

Ein weiteres Element zur Verbesserung des Nah- und Fernverkehrsangebots in Flensburg ist die Wiedereröffnung des Bahnhofs Flensburg-Weiche. Es ist ein Wunsch der Kommunalpolitik in Flensburg, den Bahnhof auf eigene Kosten für den Fernverkehr zu realisieren. Dieser Fernbahnhof könnte in einem Gesamtkonzept mit einem Regionalbahnhof verknüpft und realisiert werden.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zur Neuordnung der Bahninfrastruktur im gesamten Knoten Flensburg sinnvoll: So könnten neben dem Innenstadtbahnhof weitere

Bahnhöfe realisiert werden. Neue Stationen in Flensburg-Exe und Flensburg-Zentral-
 krankenhaus können insbesondere für Schülerinnen und Schüler sowie für Studierende
 attraktiv sein und den neuen Klinikstandort erschließen. Langfristig würde der Bestands-
 bahnhof in Flensburg für den Bahnbetrieb stillgelegt und könnte nachgenutzt werden.
 Durch Verbindungskurven wäre eine Umfahrung des Bahnhofs möglich. Weitere zu
 prüfende Stationen wären Flensburg-Tarup, Flensburg-Fördepark sowie Flensburg-CIT-
 TI-Park und Harrislee. Um das Gesamtkonzept im Knoten Flensburg inklusive Innen-
 stadtbahnhof umzusetzen, sind weitere Infrastrukturanpassungen nötig, unter anderem
 mehrere Verbindungskurven entlang der Bestandsstrecke.

Die bisherigen Kostenschätzungen reichen von rund 27 Mio. € für die einfache Ertüchti-
 gung der Strecke zum neuen Flensburger Innenstadtbahnhof bis zu. circa 70 Mio. € beim
 Bau mehrerer Verbindungskurven und weiterer Haltepunkte im Knoten Flensburg.

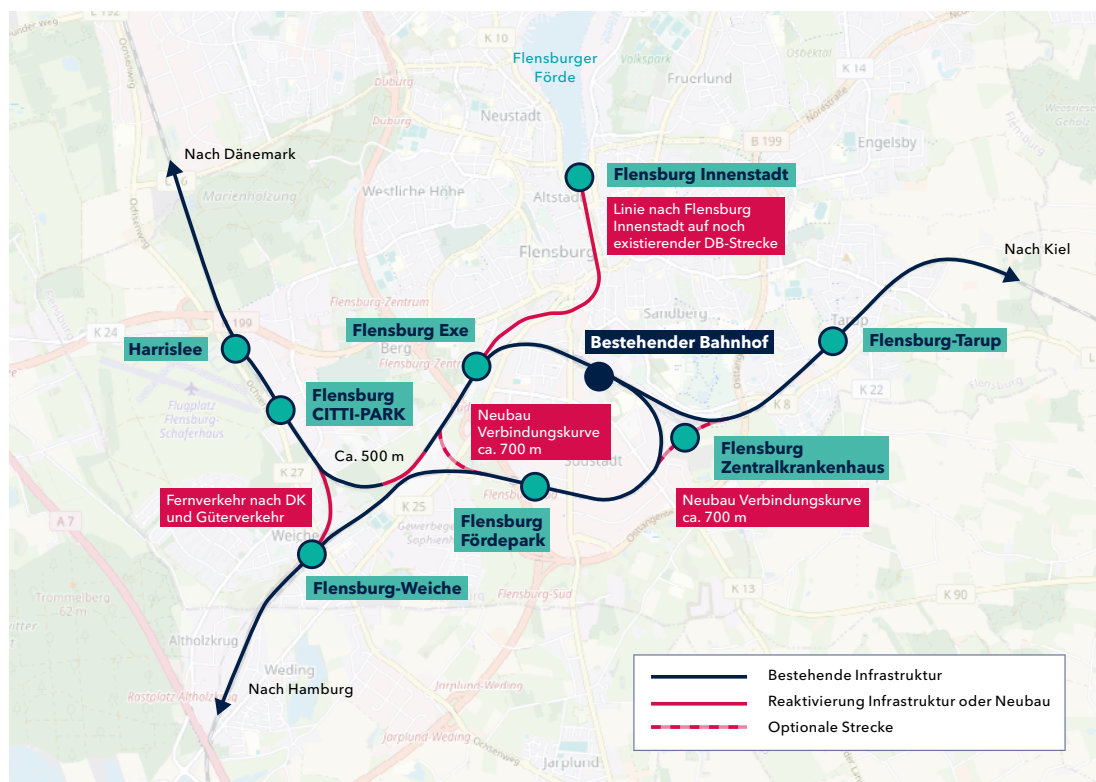


Abb. 28

Reaktivierung Geesthacht – Hamburg

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der 14 Kilometer langen Bahnstrecke Hamburg – Geesthacht
- Reaktivierung oder Neubau folgender Stationen:
 - Bergedorf Innovationspark
 - Bergedorf Ost
 - Börnsen
 - Escheburg
 - Geesthacht Nord
 - Geesthacht Düneberg
 - Geesthacht Zentrum
 - Geesthacht Elbuferstraße

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Vereinbarung über Vorplanung mit Hamburg noch in Verhandlung
- Gesamtkosten: 177,5 Mio. € (gemäß grober Kostenschätzung, Stand: 2024)
- Landesanteil: 30 Mio. € (gemäß grober Kostenschätzung, Stand: 2024)
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG und aus dem Sondervermögen LuKIFG

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Einführung einer RB Hamburg-Bergedorf – Geesthacht und eines RE Hamburg Hbf – Geesthacht

Zu planende Maßnahme

Die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich auf weitere Schritte hin zu einer Reaktivierung der Strecke Hamburg – Geesthacht verständigt. Eine entsprechende Ländervereinbarung regelt sowohl die Zusammenarbeit als auch die Kostenteilung für die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2). Die AKN wird mit der Vorplanung beauftragt. Die mögliche Reaktivierung umfasst auch die Reaktivierung der Stationen Geesthacht-Düneberg, Geesthacht Bahnhof, Börnsen, Escheburg und Bergedorf Süd.

Die Vorplanung soll drei Betriebsstufen untersuchen: Stufe 1 sieht einen vertakteten SPNV zwischen Hamburg-Bergedorf und Geesthacht ohne eine RE-Durchbindung von und nach Hamburg Hbf vor. In der zweiten Stufe kommt ein zusätzlicher RE-Verkehr zwischen Hamburg Hbf, Hamburg-Bergedorf Innovationspark und Geesthacht hinzu. Voraussetzung für den RE ist der durchgehende zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Anckelmannsplatz – Tiefstack. In Stufe 3 wird Stufe 2 um eine zusätzliche RB-Fahrt zwischen Hamburg-Bergedorf und Bergedorf Ost ergänzt sowie die Strecke von Geesthacht Zentrum bis Geesthacht Elbstraße verlängert. Diese Stufen sollen auch voneinander unabhängig umsetzbar sein.

Zu untersuchende Infrastrukturmaßnahmen (alphabetisch sortiert)**Ausbau Ahrensburg – Bargteheide (drittes Gleis)**

Projektdaten
Kurzbeschreibung • Bau eines dritten Gleises zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide
Kosten und Zeitplan • Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen • Es liegen noch keine Kostenschätzung und kein Zeitplan vor
Auswirkungen auf den Fahrplan • Die S4 kann durch das dritte Gleis unabhängig von den RE sowie Personenfern- und Güterzügen verkehren und wird so weniger gestört • Auf den Fernbahngleisen werden Kapazitäten für weitere Züge frei

Zu untersuchende Maßnahme

Zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide könnte ein neues Gleis für die S-Bahn gebaut werden. Es würde an das S-Bahn-Gleis in Ahrensburg-Gartenholz anschließen und bis Bargteheide reichen. Das dritte Gleis würde dort an dem für die S-Bahn vorgesehenen Bahnsteig enden.

Je nach mittel- bis langfristiger Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Bereich der Achse Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg hat diese Maßnahme eine entscheidende Bedeutung für die Umsetzung weiterer Fahrplanangebote.

Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Lübeck, Stufe 2B**Projektdaten****Kurzbeschreibung**

- Geschwindigkeitserhöhung, Verlängerung einer Zweigleisigkeit, neue Haltepunkte
- Zwingende Voraussetzung für die Regio-S-Bahn Lübeck auf dem Ast Lübeck – Malente

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorstudie auf Vorplanungsniveau abgeschlossen
- Kosten betragen laut Vorplanung insgesamt 400 Mio. € (Stand: 2025)
- Landesanteil: 100 Mio. € (Stand: 2025)
- Geplante Finanzierung über Bundes-GVFG
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Beschleunigung des RE und der RB
- Zusätzliche Regio-S-Bahn-Verkehre

Zu untersuchende Maßnahme

Die Fahrzeit auf der Bahnstrecke zwischen Kiel und Lübeck soll auf unter eine Stunde reduziert werden. Nach den beiden bisher erfolgten beziehungsweise noch erfolgenden Baustufen 1 und 2A ist hierfür der Ausbau auf dem Abschnitt Ascheberg – Bad Schwartau erforderlich. Die Streckengeschwindigkeit könnte bis auf teilweise 160 Stundenkilometer angehoben werden. Außerdem müsste südlich von Eutin der zweigleisige Abschnitt der Strecke in Richtung Pönitz verlängert werden, um hier eine Zugkreuzung zu ermöglichen. Die Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck ließe sich somit auf 54 Minuten verkürzen und wäre damit rund 15 Minuten schneller als heute. Die Strecke nach Malente Nord könnte für den Betrieb der Regio-S-Bahn Lübeck reaktiviert werden.

Um das geplante Angebot umzusetzen, wäre neben den oben beschriebenen Ausbauten ein drittes und viertes Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau Waldhalle notwendig. In diesem Abschnitt wird die Zugfolge mit Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung weiter verdichtet. Die Einbindung zweier Regio-S-Bahn-Linien Richtung Malente Nord zusätzlich zu den beiden RE-Linien Lübeck – Kiel können nach Inbetriebnahme der Fehmarnbeltquerung in dem Abschnitt nicht abgebildet werden. Das dritte und vierte Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau Waldhalle sind daher Voraussetzung für das Angebotskonzept (siehe unten). Als neue Stationen sind Malente Nord, Malente Ost, Malente Markt, Eutin Gewerbegebiet, Süsel-Bockholt, Scharbeutz-Gleschendorf und Ratekau-Techau zu prüfen.

Drittes und viertes Gleis Lübeck – Bad Schwartau Waldhalle

Projektdaten
Kurzbeschreibung Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Schwartau Waldhalle, Beseitigung des Nadelöhrs im Knoten Lübeck, wichtiger Baustein der S-Bahn Lübeck
Kosten und Zeitplan - Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen, Trassierungsstudie - Kosten und Zeitplan unbekannt
Auswirkungen auf den Fahrplan - Ermöglicht S-Bahn Lübeck – Eutin – Malente Nord - Robusterer Betrieb

Zu untersuchende Maßnahme

Die Einfahrt von Norden nach Lübeck wird spätestens mit Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung eine Engstelle für den gesamten Schienenverkehr. Alle Züge aus Kiel, Dänemark, Neustadt und Travemünde müssen sich die beiden Gleise nördlich des Lübecker Hauptbahnhofes teilen. Besonders bei der Zu- und Abfahrt reicht die Kapazität des Taktknotens nicht aus. Nur durch den Bau zusätzlicher Gleise könnte die Kapazität erhöht werden. Dieser Ausbau sollte vom Bund in das Schienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden. Als neue Stationen sind Lübeck Karlstraße und Lübeck Oderstraße zu prüfen.

Reaktivierung Neumünster – Ascheberg

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der 26 Kilometer langen Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg
- Geschwindigkeit nach Ausbau 120 Stundenkilometer oder mehr
- Neue Stationen, mindestens eine in Wankendorf, gegebenenfalls in Neumünster Christianstraße

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Eine in Zusammenarbeit mit der Stadt Neumünster und dem Kreis Plön beauftragte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung befindet sich in Erarbeitung
- Gesamtinvestitionskosten: 40 Mio. € (Studie mit Preisstand 2018); Ein neuer Stand kann nach Abschluss der Arbeiten gegeben werden
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung der Reaktivierung ist noch offen
- Geplante Finanzierung über Bundes-GvFG (90 Prozent Förderung für Reaktivierungen)

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Neue RE/RB-Linie Neumünster-Plön

Zu untersuchende Maßnahme

Der Betrieb der Strecke kann nur wirtschaftlich realisiert und auf Dauer finanziert werden, wenn nach der Streckenertüchtigung die Bedienung mit nur einem Triebfahrzeug erfolgt, das zwischen Neumünster und Plön pendelt. Hierfür muss die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf mindestens 120 Stundenkilometer gebracht werden.

In einer Machbarkeitsstudie wird unter anderem eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Sofern der Nutzen-Kosten-Faktor den Wert 1,0 überschreitet, wird die Reaktivierung von Neumünster – Ascheberg höher priorisiert und als Maßnahme der Kategorie „zu planen“ weitergeführt.

Reaktivierung Süderbrarup – Kappeln

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der 14 Kilometer langen Bahnstrecke Süderbrarup – Kappeln
- Anbindung der Stadt Kappeln an den SPNV
- Möglicher Haltepunkt: Scheggerott

Kosten und Zeitplan

- Aktueller Projektstand: Vorüberlegungen; Handlungsbedarf aufgrund schlechten Streckenzustands
- Noch keine Kostenermittlung erfolgt
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Schaffung einer direkten Linie RB73 Kiel – Süderbrarup – Kappeln

Zu untersuchende Maßnahme

Die Strecke Süderbrarup – Kappeln wird bisher nur im Museums- und Sondernverkehr befahren und könnte für den regulären Personenverkehr reaktiviert werden. Dazu wäre eine Ertüchtigung der Strecke für den Betrieb mit modernen Triebwagen mit zeitgemäßen Reisegeschwindigkeiten erforderlich.

Reaktivierung Uetersen - Tornesch

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Reaktivierung der ca. 4 Kilometer langen Strecke zwischen Uetersen und Tornesch
- Neue Haltepunkte entlang der Strecke Uetersen - Tornesch (Uetersen, Uetersen Ost, Uetersen Bierbahnhof, Tornesch Rathaus)

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Ergebnis einer 2018/2019 erstellten Machbarkeitsstudie: eine isolierte Reaktivierung ist nicht sinnvoll
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Zusätzliche RB-Verbindungen zwischen Uetersen/Tornesch und Hamburg

Zu untersuchende Maßnahme

Die Bahnstrecke Tornesch - Uetersen kann sinnvollerweise reaktiviert werden, wenn Direktverbindungen nach Hamburg, beispielsweise über die Güterumgehungsbahn, möglich sind. Dies erscheint langfristig, bei einer Stärkung der Kapazität des Bahnknotens Hamburg, sinnvoll.

Streckenverkürzung Elmshorn – Horst – Itzehoe

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Fahrzeitverkürzung Hamburg – Itzehoe durch einen Bypass zwischen Elmshorn und Itzehoe
 - 16 Kilometer Neubaustrecke parallel zur Autobahn A23
 - Abzweig von der Strecke Hamburg – Neumünster bei Horst

Kosten und Zeitplan

- Projektstand: Es bestehen erste Vorüberlegungen zur Trassenführung
- Es besteht bislang keine Kostenschätzung
- Die zeitliche Perspektive für die Umsetzung ist noch offen

Auswirkungen auf den Fahrplan

- Beschleunigung des RE6
- Fahrzeitverkürzung zwischen Hamburg und der Westküste um ca. 12 Minuten
- Angebotserweiterung über Glückstadt zum Halbstundentakt

Zu untersuchende Maßnahme

Die Marschbahn weist im Vergleich zu den anderen RE-Achsen in Schleswig-Holstein eine unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf. Ein Grund hierfür ist die besonders ungünstige Streckenführung. Die Eisenbahnstrecke zwischen Elmshorn und Heide ist mit 94 Kilometern rund eineinhalbmals länger als die Luftlinie. Eine kürzere Fahrzeit ist vor allem durch einen Bypass zwischen Elmshorn und Itzehoe möglich. Hierfür könnte zwischen Horst, an der Bahnstrecke Elmshorn – Neumünster, und Lägerdorf bei Itzehoe eine Neubaustrecke parallel zur Bundesautobahn A 23 errichtet werden. Eine Teilnutzung der Güterstrecke Lägerdorf – Itzehoe wäre vorgesehen. So kann durch lediglich circa 12 Kilometer neuer Eisenbahnstrecke die Streckenentfernung Elmshorn – Itzehoe von 34 auf 24 Kilometer verkürzt werden.

Untersuchungspaket für weitere Maßnahmen

Um das Potenzial und die Machbarkeit einzelner Reaktivierungs- und Ausbaumaßnahmen zu bewerten, soll ein maßnahmenübergreifendes Untersuchungspaket in Auftrag gegeben werden. Beispiele hierfür sind die Reaktivierung der Strecken Eutin – Neustadt, Lübeck-St. Jürgen – Schlutup und Süderbrarup – Kappeln sowie der Angebotsausbau auf einen Halbstundentakt auf den Strecken Neumünster – Flensburg, Eckernförde – Flensburg, Heide – Büsum und Husum – Bad St. Peter-Ording.

4.3.3 Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit des Landes

Bei einigen zentralen Schienenverkehrs- oder ÖPNV-Maßnahmen in Schleswig-Holstein ist das Land nur mittelbar und/oder nur in finanziell geringem Maß beteiligt. Da diese Projekte dennoch eine große Bedeutung haben, sind sie hier aufgeführt.

Fehmarnbeltquerung und Hinterlandanbindung

Die Fehmarnbeltquerung (FBQ) wurde im September 2008 durch einen Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vereinbart: Dänemark übernimmt den Bau des Absenktunnels unter der Ostsee sowie die Anbindung für Straße und Schiene auf seiner Seite, während Deutschland sich verpflichtet hat, die Verkehrsanbindungen für Straße und Schiene auf deutscher Seite leistungsfähig auszubauen. Auf deutscher Seite ist die DB InfraGO die Bauvorhabenträgerin für die Schiene. Insgesamt werden etwa 88 Kilometer Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Auf einer Länge von 55 Kilometern wird die Strecke neu gebaut und auf einer Länge von 33 Kilometern ausgebaut. Für den Verkehr zwischen Fehmarn und dem Festland entsteht ein moderner Absenktunnel von 1,7 Kilometern Länge, der zwei Gleise für Züge und vier Fahrstreifen für den Straßenverkehr bietet. Die Fehmarnsundbrücke bleibt für andere Verkehre, insbesondere auch für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende erhalten. Zusätzlich sind Maßnahmen wie rund 47 Kilometer Lärmschutzwände, über 80 neue Brücken und sechs neue Bahnhöfe entlang der Strecke geplant, um die Infrastruktur zu verbessern.

Das Land finanziert dabei zu großen Teilen den Bau von den sechs Bahnhofsumfeldern (siehe Kapitel 4.4.1 SPNV-Stationen) und zusätzliche Bestellungen wie Fahrstühle oder die Gestaltung von Lärmschutzwänden im Bahnhofsbereich. Nach Inbetriebnahme wird auch wieder Regionalverkehr auf der neuen Strecke fahren. Dafür sind im Vergleich zum Betrieb vor dem Baubeginn der Fehmarnbeltquerung je nach Variante rund 10 bis 12 Mio. € jährlich an zusätzlichen Bestellerentgelten vom Land bereitzustellen.

Zweigleisiger Ausbau Niebüll – Klanxbüll und Morsum – Tinum

Der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Niebüll – Klanxbüll und Morsum – Tinum ist ein wichtiger Baustein zur besseren Anbindung der Insel Sylt. Mit dem zweigleisigen Ausbau auf insgesamt 19 Kilometern wird die Betriebsqualität auf der Marschbahn deutlich erhöht, insbesondere durch kürzere Wartezeiten bei Zugbegegnungen und eine höhere Fahrplanstabilität. Die mögliche Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 140 Stundenkilometer leistet einen wichtigen Beitrag zur Fahrzeitverkürzung auf dem Weg von und nach Sylt. Der Ausbau schafft damit nicht nur die Voraussetzung für ein robusteres Angebot im Regionalverkehr, sondern stärkt auch die Anbindung der Insel im Fern- und Güterverkehr. Grundlage des Vorhabens ist der Bundesverkehrswegeplan 2030, durchgeführt wird das Projekt durch die DB InfraGO. Der zweigleisige Ausbau wird in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit der Elektrifizierung der Marschbahn geplant,

um Synergien zu nutzen. Der zweigleisige Ausbau ist für das Land Schleswig-Holstein von hoher Bedeutung. Das Land wird daher die Kosten für die Erbringung der Leistungsphase 3 durch die DB InfraGO eigenständig vorfinanzieren. Der Abschnitt Tinum – Westerland bleibt eingleisig, weil in diesem Abschnitt keine erhöhte Kapazität erforderlich ist.

Generalsanierung von Hochleistungskorridoren in Schleswig-Holstein

Für eine zuverlässigere Infrastruktur auf hochbelasteten Bahnstrecken führt die DB InfraGO sogenannte Generalsanierungen durch: Hierbei wird die betroffene Strecke über mehrere Monate komplett gesperrt. Währenddessen werden unter anderem Brücken, Gleise, Oberleitungen, Signaltechnik und Bahnhöfe grundhaft erneuert. Ziel ist es, durch die Bündelung der Baumaßnahmen eine Parallelisierung der einzelnen Sanierungsbausteine zu ermöglichen und den Anlagenzustand deutlich zu verbessern. Gleichzeitig ermöglicht die Totalsperrung über mehrere Monate einen gleichbleibenden und stabilen Ersatzverkehr. Hierfür gibt es intensive Vorplanungen, in die je nach Planungsfortschritt auch lokale und regionale Akteure eingebunden werden. Für den hochwertigen Ersatzverkehr nutzt die DB InfraGO eine einheitliche moderne und barrierefreie Busflotte.

Schleswig-Holstein ist neben der im Jahr 2026 bereits abgeschlossenen Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin mit zwei weiteren Hochleistungskorridoren betroffen: Auch auf den Strecken Hamburg – Lübeck (geplant 2028) und Hamburg – Flensburg (geplant 2036) soll verbesserte Infrastruktur wieder einen verlässlicheren Bahnbetrieb gewährleisten. Das Land setzt sich weiterhin dafür ein, jede Möglichkeit zu nutzen, die Sanierung Hamburg – Flensburg zeitlich vorzuziehen. Die Zeiträume der Sanierung werden mit weiteren Großbaustellen und den internationalen Verkehren nach Skandinavien koordiniert. Auch die Umleitung von Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs spielt hierbei eine zentrale Rolle. So sollen zum Beispiel Nahverkehrszüge während der Sperrung der Strecke Hamburg – Lübeck über Büchen umgeleitet werden.

Brückensanierungen und -neubauten

Außerhalb der Maßnahmen des LNVP befinden sich zwei Großprojekte des Brückenbaus in Umsetzung, die einen unmittelbaren Einfluss auf den SPNV haben:

Lindaunisbrücke

Die Strecke Kiel – Flensburg quert die Schlei bei Lindaunis mittels einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnklappbrücke. Diese Brücke aus dem Jahr 1927 sollte bereits seit einiger Zeit ersetzt werden. Vorhabenträgerin ist die DB InfraGO. Nachdem sich die Bauarbeiten deutlich verzögert haben, musste die Brücke zunächst für den Straßenverkehr, dann auch für den Schienenverkehr gesperrt werden. Seit Herbst 2022 können Reisende

über eine Behelfsbrücke zu Fuß queren. An beiden Brückenköpfen wurden Bahnsteige installiert. Züge können aus beiden Richtungen (Kiel und Flensburg) bis unmittelbar an die Brücke fahren. Bis 2027 soll der Neubau in Betrieb genommen werden.

Levensauer Hochbrücke

Die Strecke Kiel – Flensburg ist auch vom zweiten Brückengroßprojekt betroffen. Unmittelbar am Stadtrand von Kiel zwischen Suchsdorf und Neuwittenbek befindet sich die Levensauer Hochbrücke. Im Zuge der Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals muss diese durch einen Neubau ersetzt werden. Bauvorbereitende Maßnahmen werden seit 2018 umgesetzt. Seit 2022 wird am eigentlichen Brückenneubau gearbeitet. Hierfür gab es bereits mehrere wochenlange Sperrungen der Bahnstrecke. Im Zuge der Inbetriebnahme, die für 2027 vorgesehen ist, wird es nochmals eine mehrmonatige Sperrung der Bahnverbindung Schleibrücke Süd – Kiel geben, wenn die Trasse auf die neue Brücke umgeschwenkt wird.

Stellwerksprojekte

Grundsätzlich ist das Eisenbahnnetz Schleswig-Holsteins überwiegend mit computergesteuerter Stellwerkstechnik ausgerüstet. In einigen Bereichen gibt es aber noch mechanische Stellwerke, die rund hundert Jahre alt sind, sowie Gleisbildstellwerke aus den 1960er/1970er Jahren. Diese Stellwerke müssen dringend ersetzt werden. Hierfür gibt es die folgenden Projekte:

ESTW Niebüll

Zwischen Langenhorn und Klanxbüll auf der Strecke Hamburg – Westerland sind noch mechanische Stellwerke im Einsatz. Diese binden viel Personal und sind aufgrund des Anlagenalters schwierig instand zu halten. Bis 2027 soll eine Ausweitung des ESTW Husum die alte Stellwerkstechnik ersetzen. Mit den Bauarbeiten wurde bereits begonnen und erste Teilabschnitte sind umgesetzt, die Inbetriebnahme der ersten Baustufe soll zum 31.05.2027 erfolgen. Die zweite und dritte Baustufe sollen Anfang 2028 folgen. Der SPNV wird durch verbesserte Möglichkeiten für Zugverstärkungen (Beistellen von Zugsinheiten) in Husum und Niebüll profitieren.

ESTW Hamburg-Eidelstedt/Pinneberg

Auf diesem Streckenabschnitt, der für Schleswig-Holstein eine zentrale Bedeutung hat, befinden sich verschiedene Stellwerke in Alttechnik, etwa ein mechanisches Stellwerk in Hamburg-Eidelstedt oder ein Spurplanstellwerk in Pinneberg. Auch hier haben die

Störungen aufgrund des Anlagenalters zugenommen. In den kommenden Jahren ist die Einrichtung eines ESTW in Hamburg-Eidelstedt vorgesehen. Dabei sind weitere Verbesserungen für den SPNV etwa im Bahnhof Pinneberg oder beim Gleiswechselbetrieb (GWB) geplant.

ESTW Rendsburg/Owschlag/Schleswig und ETCS-Ausbau im Korridor Maschen - Flensburg - Padborg

Das Stellwerk in Rendsburg ist ein Spurplanstellwerk aus dem Anfang der 1980er Jahre. Es darf nicht mehr umgebaut oder erweitert werden. Ein Ersatz des Stellwerks inklusive des Stellwerks in Owschlag (wird von Rendsburg aus ferngesteuert) und des Stellwerks in Schleswig sind bis 2027 vorgesehen. Der Neubau des Stellwerks in Rendsburg ist für die Inbetriebnahme des SPNV auf der Strecke nach Rendsburg-Seemühlen zwingend notwendig. Auch für Anpassungen der Infrastruktur rund um die Rendsburger Hochbrücke oder Anpassungen in Osterrönfeld ist dieser Neubau notwendig. Nach und nach soll auch das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS in der Version Level 2 mit Signalen auf die Gesamtstrecke gebracht werden, damit eine verdichtete Blockteilung sichergestellt wird und dieser wichtige europäische Korridor auch besser interoperabel betrieben werden kann.

Kanalquerung bei Hochdonn

Die Marschbahnstrecke Elmshorn – Westerland überquert den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn über die Eisenbahnhochbrücke Hochdonn, die im Jahr 1920 fertiggestellt wurde. Die Brücke wurde den damaligen Vorschriften entsprechend bemessen und ist heute nicht für Güterzüge mit hohen Lasten nutzbar.

Um den Schienenverkehr entlang der Westküste zukunftsfähig auszubauen, ist ein Ersatz der Brücke erforderlich. Vor diesem Hintergrund wird untersucht, mit welchen Maßnahmen die bestehenden Engpässe kurz- und mittelfristig beseitigt werden können und wie langfristig mit der Brücke umzugehen ist.

Folgende Lösungsansätze werden untersucht:

- Ein Ersatzneubau an gleicher Stelle – entweder in Form einer neuen Hochbrücke oder in Form von alternativen Konstruktionen wie einer Hub-, Klapp- oder Drehbrücke oder als Tunnel. Auch eine Ertüchtigung der bestehenden Brücke wird erwogen.
- Alternativ werden weitere mögliche Querungspunkte des Nord-Ostsee-Kanals untersucht, an denen eine Brücken- oder Tunnellösung räumlich unabhängig von Hochdonn realisiert werden kann.

Langfristig muss auch die Hochbrücke Rendsburg ersetzt werden. Hierzu existieren jedoch noch keine Planungsansätze.

Ausbau der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster

Der Ausbau der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster ist ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans und dient der besseren Anbindung von Häfen und Industriebetrieben im Raum Brunsbüttel. Der Ausbau sieht in erster Linie die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel vor und beinhaltet zusätzliche kleinere Modernisierungsmaßnahmen zur betrieblichen Abwicklung des bestehenden Güterverkehrs. Durch die Maßnahme, die nicht terminiert ist, wird die Direktführung von Güterzügen mit Elektrolokomotiven nach Brunsbüttel ermöglicht (diese müssen derzeit spätestens in Itzehoe die E-Lok gegen eine Diesellok eintauschen). Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Reaktivierung der Bahnstrecke nach Brunsbüttel für den SPNV erfolgen, so würde dieser durch die bereits erfolgte Elektrifizierung zumindest teilweise profitieren können.

Kurzfristige Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung Lübeck – Büchen

Mit Stabilisierungsmaßnahmen der DB InfraGO auf der Strecke Lübeck – Büchen soll die Infrastruktur dort wieder resilienter werden. Dies ist sowohl für den Regelbetrieb auf der wichtigen Regionalexpresslinie Kiel – Lübeck – Lüneburg als auch für Umleitungen während der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck (siehe oben) von großer Bedeutung. Durch die Optimierung von Signalstandorten, die Sanierung eines schadhafte Bahndamms bei Güster und Anpassungen an einigen Stationen soll der Bahnbetrieb auf der Strecke zuverlässiger werden.

Ausbaustrecke Lübeck – Bad Kleinen

Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen umfasst eine Elektrifizierung der 63 Kilometer langen Strecke. Zudem wird eine neue Verbindungskurve in Bad Kleinen errichtet. Diese ermöglicht direkte Fahrten zwischen Lübeck und Schwerin. Ab Inbetriebnahme dieser Verbindungskurve voraussichtlich Ende 2028 werden die Züge von und nach Lübeck alternierend nach Schwerin und Rostock fahren, sodass es jeweils zweistündlich Direktverbindungen gibt. Die Reisezeit zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Schwerin verkürzt sich ab Ende 2028 somit auf rund 54 Minuten – je nach Fahrtrichtung sind das elf beziehungsweise 19 Minuten weniger als bislang mit Umstieg in Bad Kleinen.

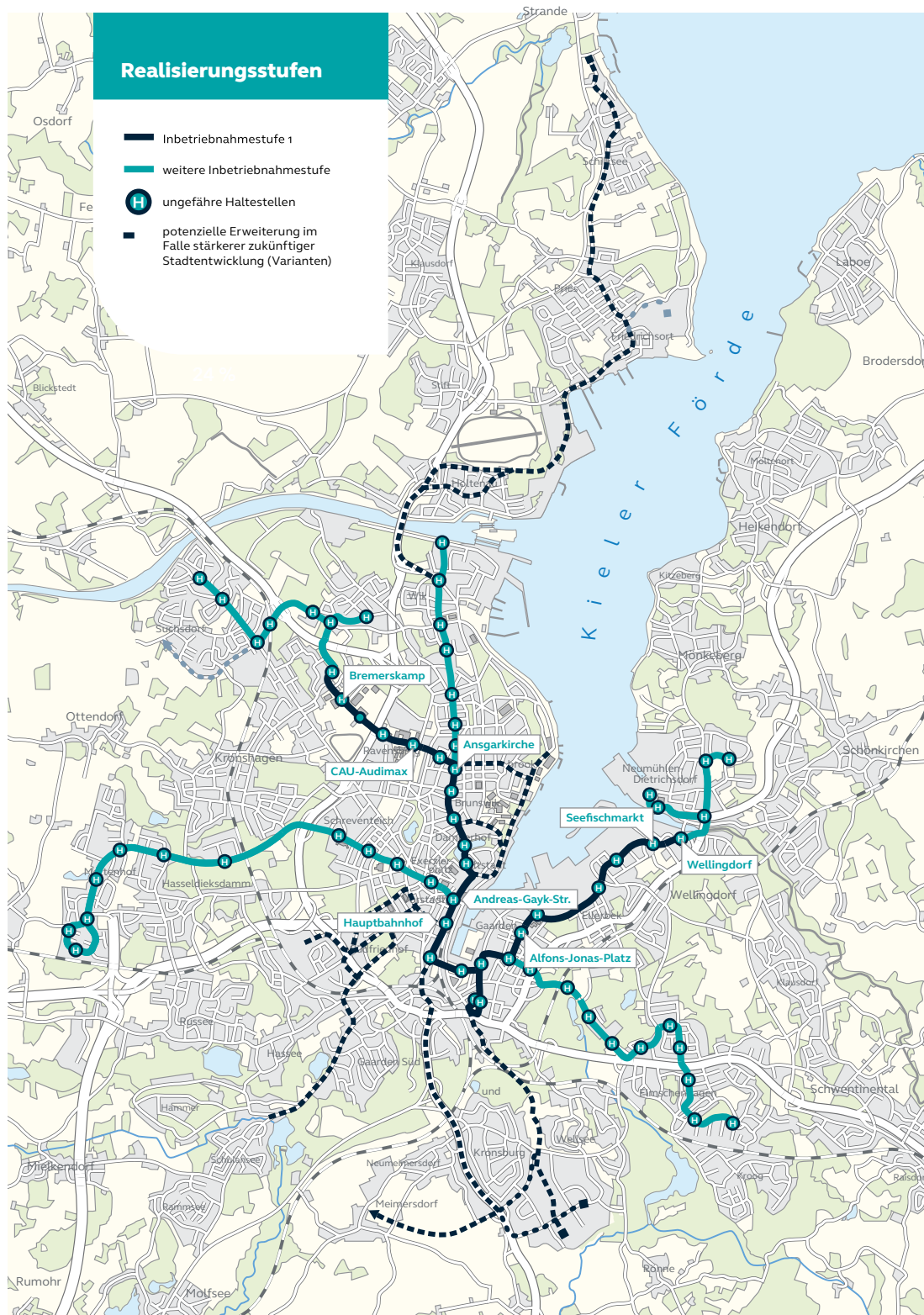
Kreuzungsbauwerk Büchen

Zwischen Lübeck und Lüneburg müssen Züge die vielbefahrene Strecke Hamburg – Berlin höhengleich kreuzen. Dies schränkt die Kapazität der Strecke Lübeck – Lüneburg deutlich ein. Der Bau eines Überwerfungsbauwerks löst diesen Engpass und ermöglicht es den Zügen, unter den Gleisen der Strecke Hamburg – Berlin hindurchzufahren. Dadurch können die Züge ungehindert und ohne Verzögerungen verkehren. Das Projekt wird im Deutschlandtakt berücksichtigt. Bisher gibt es aber noch keine Finanzierungsperspektive. Daher wurde mit den Planungen noch nicht begonnen.

Stadtbahn Kiel

Die Landeshauptstadt Kiel strebt eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteils im sogenannten Modal Split an. Das Bussystem in Kiel ist bereits heute an seiner Belastungsgrenze. In einer Grundlagen- und einer Trassenstudie wurden verschiedene Verkehrssysteme (unter anderem eine Optimierung des Bussystems, ein Bus Rapid Transit, ein SPNV-Citytunnel und eine Stadtbahn) untersucht. Die Stadtbahn stellte sich hierbei als sinnvollste und wirtschaftlichste Variante heraus. Für sie wurde von Ende 2022 bis Sommer 2025 die Vorplanung erstellt.

Die Stadtbahn soll in drei Stufen der Inbetriebnahme mit einem insgesamt 35,8 Kilometer langen Kernnetz realisiert werden. Potenzielle Erweiterungen werden bereits mitgedacht.



Realisierungsstufen Stadtbahn Kiel, Stand: 2025

Quelle: Landeshauptstadt Kiel

Abb. 29

Die erste Stufe führt von der Christian-Albrechts-Universität ab Bremerkamp über die Holtenauer Straße, die Innenstadt, den Hauptbahnhof und Gaarden ins Zentrum von Wellingdorf. In der zweiten Stufe werden zusätzlich Mettenhof und die Wik an die Strecke der

ersten Stufe angeschlossen. In der dritten Stufe wird die Strecke von der Universität nach Suchsdorf verlängert, ein Streckenast von Gaarden nach Elmschenhagen ergänzt und die Strecke von Wellingdorf über die Schwentine zur Fachhochschule und nach Neumühlen-Dietrichsdorf weitergeführt.

Es ist geplant, das Netz am Kieler Hauptbahnhof, in Suchsdorf und an den Schulen am Langsee sowie nach Realisierung der Regio-S-Bahn Kiel in Mettenhof und am Skandina-viendamm mit dem SPNV zu verknüpfen. Das Land fördert einen Teil der Planungskosten. Für die weitere Umsetzung wird eine Bundesförderung durch GVFG mit ergänzender Landesfinanzierung angestrebt.

4.3.4 Organisation der Ersatzverkehre

Die 2020er Jahre sind bereits jetzt das Jahrzehnt der Baustellen im Schienennetz. Durch den dringend notwendigen weiteren Instandhaltungs- und Ausbauschub werden Ersatzverkehre immer häufiger notwendig. Gleichzeitig sind die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren so stark angestiegen, dass ein Ersatzverkehr mit Bussen zunehmend herausfordernd wird.

Maßnahmen- titel	Kurz- beschreibung	Umsetzung durch	Umsetzungs- zeit	Finanzierung	Maßnahmenliste Ersatzverkehr
Verbesserung Ersatzkonzepte	Standardisierung der Bau- und Ersatzkonzepte sowie Attraktivierung durch den Einsatz von Expressbussen	EVU, NAH.SH	Fortlaufend	Über Verkehrs- verträge bereits hinterlegt	
Abstimmung Straße – Schiene	Stufe 1: gegenseitigen Informationsfluss konsequent und fortlaufend sicherstellen; Stufe 2: Koordination der Maßnahmen	Straßenbau- lastträger, EVU, (NAH.SH)	Stufe 1 bis 2027	Aktuell in Stufe 1 keine Zusatzfinan- zierung benötigt; Stufe 2 erzeugt Personalmehr- bedarf	
Erkennbarkeit und Wegelei- tung	Verbesserungen bei der Wegeleitung, Einsatz einheitlicher Symboliken und der Signalfarbe	EVU, EIU, (NAH.SH, Kommunen)	Bis 2028	Grundstandard in Verkehrsverträgen bereits hinterlegt	
Ausbau Ersatz- haltestellen- infrastruktur	Barrierefreiheit, Wartekomfort, Erkennbarkeit und digitale Fahrgastinfo werden an Ersatzhaltestellen ausgebaut	Land SH, Kommunen, (NAH.SH)	Ab 2028	Land SH, Kommunen	
Gestaltung Bauinformatio- nen	Vereinheitlichung und qualitative Aufwertung der Darstellung von Bauinformationen und Ersatzfahrplänen	EVU, NAH.SH, (EIU)	Ab 2027	NAH.SH/Land SH; Umsetzungs- pflicht bisher nur in MSW-Verträgen hinterlegt	
Echtzeitdaten im Ersatzverkehr	Darstellung der Echtzeitdaten zu Verspätungen und Ausfällen in digitalen Fahrplanauskunftsmedien	EVU, (NAH.SH)	Bis 2028, dann fort- laufendes Controlling	Über Verkehrs- verträge bereits hinterlegt (außer AKN)	
Verbesserung Fahrtkomfort	Busse des Ersatzverkehrs durch Außenanzeigen, Klimatisierung und den Einsatz spezifischer Liniennummern	EVU, (NAH.SH)	Fortlaufend	Über Verkehrsver- träge bereits teil- weise hinterlegt	

Abb. 30

Der Ersatzverkehr (EV) mit Bussen ist bei Baustellen und Störungen die Regellösung, um die Beförderung der Fahrgäste sicherzustellen. Um die Nutzung des SPNV grundsätzlich attraktiv zu halten, benötigen die Qualität, Ausgestaltung und Verlässlichkeit des Ersatzverkehrs daher ein besonderes Augenmerk. Auf einzelnen Verbindungen können auch Umleitungen über andere Bahnstrecken sinnvoll sein, gegebenenfalls mit verstärkten Zugeinheiten.

Ersatzkonzepte sollen durch standardisierte Bauzustände und Fahrplankonzepte verlässlich gestaltet werden. Die Standardisierung ermöglicht Betriebs- und Kommunikationskonzepte, die bei verschiedenen Baumaßnahmen immer wieder umsetzbar und wiedererkennbar sind. Dies erhöht die Verständlichkeit und erleichtert Fahrgästen die Orientierung. Zudem können in der Planung mehr Randbedingungen berücksichtigt und der Planungsaufwand kann reduziert werden. Durch Expressbusse ist es im Ersatzverkehr bei einigen Verbindungen zwischen zentralen Orten möglich, die Reisezeit an die des Zugverkehrs anzunähern.

Für mehr Verlässlichkeit des Ersatzverkehrs braucht es trotz des hohen Baugeschehens auf Schiene und Straße mehr gegenseitige Information und Abstimmung zwischen der Planungsebene bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Straßenbaulastträgern. Um den Ersatzverkehr nicht durch kurzfristig eingerichtete Baustellen auf den Straßen zu behindern, werden standardisierte Informationsprozesse zwischen Straßenbaulastträgern und der zentralen Koordinierungsstelle angestrebt. Diese Stelle ist in der Stabsstelle S6 (Digitalisierung und Baustellenkoordination) beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) angesiedelt.

Die lückenlose und verlässliche Information der Fahrgäste bei Ersatzverkehr trägt nachhaltig zur Akzeptanz und Nutzbarkeit des Angebots bei. Eine maßgebliche Rolle spielt dabei die fortlaufende Vereinheitlichung der Symbolik und Farbgebung. Länderübergreifend wurde für den Ersatzverkehr der Farbton „Verkehrspurpur“ eingeführt, der die Wege zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle des Ersatzverkehrs wiedererkennbar kennzeichnet.



Rendsburg:
integrierte Wege-
leitung für den
Ersatzverkehr

Copyright NAH.SH,
Lucas Hübner

Abb. 31

Beim Ersatzverkehr sind die Haltestellen der zentrale Anlaufpunkt, an dem für die Fahrgäste insbesondere die Aufenthaltsqualität und die Verfügbarkeit von Informationen relevant sind. Allerdings ist die Infrastruktur der Haltestellen heute in vielen Bereichen unzureichend, da sie auf eine wesentlich geringere Nutzung ausgelegt ist. Oft gibt es eine Mischnutzung mit anderen Busverkehren. Im Dialog mit den Kommunen sind jeweils Lösungen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten zu entwickeln. Grundsätzlich ist eine flächendeckende Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen. Haltestellen sollten barrierefrei gestaltet sein und ausreichenden Wetterschutz bieten. Auch digitale Fahrgastinformation und die Erkennbarkeit der Haltestelle spielen eine wichtige Rolle.

Die online und auf Aushängen verfügbaren Fahrplan- und Konzeptinformationen sollen verkehrsunternehmensübergreifend vereinheitlicht und wiedererkennbar gestaltet werden. Über schematische Darstellungen soll der Ersatzverkehr verständlich vermittelt werden. Durch Live-Aktualisierungen mit Echtzeitdaten bei Verzögerungen oder Störungen werden die Fahrgäste deutlich besser informiert. Digitale Informationen zum Ersatzverkehr in Echtzeit werden deshalb sukzessive ausgebaut. Bei Großbaustellen verbessert vor Ort zusätzliches Personal den reibungslosen Ablauf, durch Informationsflächen werden Fahrgäste auf den Ersatzverkehr aufmerksam gemacht.

Für mehr Komfort sind fahrzeugseitige Verbesserungen vorgesehen: Der Einsatz klimatisierter Busse wird vorangetrieben. Durch einheitliche Außenanzeigen und das EV-Symbol an den Fahrzeugen wird die Erkennbarkeit erhöht. Es wird vorgesehen, dass durch spezifische Liniennummern für Ersatzverkehre mit unterschiedlichen Halten die Identifikation des jeweils passenden Busses erleichtert wird.

Von einer möglichst flächendeckenden und konsequenten Umsetzung der genannten Maßnahmen profitieren Fahrgäste nicht nur bei langfristig geplantem, sondern auch bei kurzfristigem Ersatzverkehr bei Störungen.

4.4 Weitere Verbesserungsmaßnahmen

Neben den umfangreicheren Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen gibt es eine Reihe weiterer Maßnahmen des Landes, die oft im Rahmen bestehender Projekte umgesetzt werden. Sie betreffen die Stationen, die Barrierefreiheit und eine Vielzahl weiterer Projekte im Bereich der Fahrgastinformation, der Tarife und des Vertriebs.

4.4.1 SPNV-Stationen

Seit 25 Jahren arbeitet das Land über das Stationsprogramm Schleswig-Holstein kontinuierlich mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB, AKN und NEG sowie mit den Gemeinden an Verbesserungen bei den Stationen. Nachfolgend sind die größten und wichtigsten Projekte aufgeführt.

Bahnhofsprojekt Neumünster

Projektdaten
Kurzbeschreibung Der gesamte Bahnhof Neumünster wird modernisiert
Kosten und Zeitplan - Geschätzte Gesamtkosten: circa 77 Mio. € (Stand: 2026) - Landesanteil: circa 36 Mio. € (Stand: 2026) - Geplante Finanzierung über Landes-GVFG, Bundesmittel nach Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und Städtebaufördermittel des Bundes - Inbetriebnahme: bis 2032
Auswirkungen auf den Fahrplan Keine

Es ist geplant, die Station Neumünster und das gesamte Bahnhofsumfeld zu modernisieren. Innerhalb des Stationsprogramms konzentriert sich die DB InfraGO auf die Modernisierung der Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Bahnsteigzugänge und Aufzüge. Auch eine Renovierung des Empfangsgebäudes mit Ergänzung um weitere Nutzungen wird geplant.

Gemeinsam planen DB InfraGO und Stadt den Durchstich der nördlichen Personenunterführung. Dazu gehört ein neuer Empfangsbereich auf der Westseite des Bahnhofs.

Für mehr Flexibilität im SPNV wird ein siebtes Gleis mit neuem Bahnsteig geplant, welches beim Bau der Personenunterführung berücksichtigt wird und den Platz eines früheren Postbahnsteigs nutzt. Von diesem Gleis könnten die Züge der RB63 nach Hohenwestedt – Heide – Büsum abfahren und damit das lange Bahnsteiggleis 6 freigeben.

Die Stadt plant eine umfassende Neuordnung des Bahnhofsumfelds. Es ist vorgesehen, den gesamten Busverkehr auf die Westseite zu verlegen. Der neue ZOB ist dann durch beide Personenunterführungen erreichbar. Auf dem stadtzugewandten Konrad-Adenauer-Platz wird im Anschluss ein moderner Bahnhofsvorplatz entstehen. Um den größtmöglichen Nutzen aus den baulich eng verflochtenen Maßnahmen für die Nutzer*innen zu ziehen, werden im Zuge der gemeinschaftlichen Planungen mögliche Synergien geprüft, wie beispielsweise die Potenziale einer B+R-Nutzung unter dem Bahndamm.

Bahnhöfe an der Festen Fehmarnbeltquerung

Projektdaten
Kurzbeschreibung Neugestaltung des Umfelds an sechs Bahnhöfen (Ratekau/Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Lensahn, Oldenburg und Großenbrode/Heiligenhafen)
Kosten und Zeitplan - Inbetriebnahme: 2031 85 Prozent Förderung der Kommunen - Landesanteil: 33,5 Mio. € (Stand: 2022) - Zusätzlich 5 Mio. € Bundesmittel (Stand: 2022)
Auswirkungen auf den Fahrplan Keine

Die Stationen Ratekau/Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Lensahn, Oldenburg und Großenbrode/Heiligenhafen werden aufgrund des Neubaus der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung neu gebaut. Der Bau der Stationen wird aus dem Infrastrukturprojekt finanziert, nicht aber der Bau des jeweiligen Bahnhofsumfelds. Um die finanzielle Belastung der Anrainergemeinden zu reduzieren, unterstützt das Land die betroffenen Kommunen besonders.

Aufwertung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld

Projektdaten
Kurzbeschreibung • Aufwertung und Modernisierung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld • Mögliche Maßnahmen an den Stationen sind die Sanierung von Empfangsgebäuden, WC-Anlagen, Wartebereichen oder auch der Fahrgastinformation • Im Umfeld können Bike-and-Ride-Anlagen und Parkplätze gebaut werden • Mögliche Akteure sind Infrastrukturbetreiber (Stationen) und Kommunen (Umfeld)
Kosten und Zeitplan • 75 Prozent Förderung der Infrastrukturbetreiber (teilweise 100 Prozent) • 75 Prozent Förderung der Kommunen • Gesamtkosten: jährlich durchschnittlich 7 bis 8 Mio. € (Stand: 2025) • Landesanteil: 5 bis 6 Mio. € (Stand: 2025)
Auswirkungen auf den Fahrplan • Keine

Das Land setzt sich gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern kontinuierlich für eine Modernisierung und Verbesserung der Stationen ein. Für den Kieler Hauptbahnhof wird zum Beispiel geprüft, ob ein zweiter Bahnsteigzugang vor der Halle möglich ist. Dieser würde die Personenströme entzerren sowie einen direkteren Zugang zu den Bushaltestellen im südlichen Bereich und den geplanten Stadtbahn-Bahnsteigen erlauben. In Westerland werden die Bahnsteiganlagen erneuert und modernisiert. Ebenso in Husum, wo zusätzlich die Personenunterführung modernisiert und die Räume der Bahnhofsmission und der WC-Anlage erneuert werden. Auch Maßnahmen wie die komplette Sanierung des Empfangsgebäudes in Rendsburg sind in Planung.

Mit Fördermitteln des Landes (Landes-GVFG) wird auch eine Vielzahl kommunaler Projekte zur Aufwertung und Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern unterstützt. Neben einigen größeren Projekten stehen kleine und mittlere Bahnhöfe sowie Haltepunkte im Fokus.

Oft ist das Fahrrad die ideale Ergänzung zum ÖPNV. Mit dem Bike-and-Ride-Programm von NAH.SH haben Kommunen seit 2016 die Möglichkeit, über einen Rahmenvertrag die Bike-and-Ride-Anlagen im Landesdesign zu bestellen. Auch die Radstrategie 2030 des Landes berücksichtigt die Bike-and-Ride-Anlagen: Radverkehr und ÖPNV bilden bereits seit vielen Jahren eine erfolgreiche Partnerschaft, von der beide Verkehrsarten und das gesamte Verkehrssystem profitieren. Das Bike-and-Ride-Programm und die Förderung von Verknüpfungsanlagen verbessern und vereinfachen die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV.

Bei allen Projekten rund um den Bahnhof, egal ob auf dem Bahnhofsvorplatz oder dem Bahnsteig, wird nicht nur die Funktionalität berücksichtigt, sondern auch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste sowie Besucherinnen und Besucher. Es gibt verschiedenste Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der gefühlten und tatsächlichen Sicherheit der Fahrgäste beitragen. Ein besonderes Augenmerk liegt zum Beispiel auf dem Thema Beleuchtung, sowohl auf den Bahnsteigen als auch im Bahnhofsumfeld und auf allen Wegen. Durch die bauliche Gestaltung von Anlagen wie Unterführungen, Bahnhofsvorplätzen oder P+R-Anlagen sollen Angsträume und Engstellen vermieden werden. Durch Verknüpfung verschiedener Funktionen können der Bahnhof und sein Umfeld belebt und die soziale Kontrolle entsprechend gestärkt werden. Auch die Barrierefreiheit der Bahnhöfe und ihrer Umfeldern spielt im Sinne einer barrierefreien Reisekette eine große Rolle. Die Barrierefreiheit kann im Rahmen von Aus- und Umbaumaßnahmen gezielt weiterentwickelt werden.

All diese Maßnahmen werden bei Bau- und Fördermaßnahmen beachtet und umgesetzt. Entsprechende Auflagen und Empfehlungen werden auch gegenüber kommunalen Vorhabenträgern ausgesprochen. Bei der Entwicklung und dem Design neuer Produkte, wie zum Beispiel der Bike-and-Ride-Anlage von NAH.SH, spielte die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer eine wichtige Rolle.

Programm für zeitgemäße Bahn-Bus-Verknüpfungsanlagen

Projektdaten
Kurzbeschreibung • Barrierefreier und fahrgastfreundlicher Um- und Ausbau von Bushaltestellen an Bahnhöfen • Herstellung einer barrierefreien Wegekette und besseren Wartekomforts • Verbesserung der Fahrgastinformation durch Digitalisierung • Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes
Kosten und Zeitplan • Gesamtkosten: jährlich durchschnittlich 2 Mio. € (Stand: 2025) • Landesanteil: jährlich durchschnittlich 1,5 Mio. € (Stand: 2025) • Geplante Finanzierung durch 75 Prozent Landesförderung an die Kommunen
Auswirkungen auf den Fahrplan • Keine

An noch zu vielen Bahnhöfen in Schleswig-Holstein ist der Busverkehr durch nicht mehr zeitgemäße Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) oder zentrale Bushaltestellen verknüpft. Die Kreise und kreisfreien Städte haben in den vergangenen Jahren sehr viel für das Fahrplanangebot im Bus-ÖPNV und den Einsatz von modernen Fahrzeugen getan. Auch an den Bahnhöfen präsentieren sich zumindest die Bahnsteige nahezu durchgehend in einem zeitgemäßen Zustand, der aktuelle Anforderungen an Barrierefreiheit und Fahrgastkomfort berücksichtigt. An vielen Bahnhöfen in Schleswig-Holstein kann jedoch der Zustand der Zentralen Omnibusbahnhöfe und der zentralen Bushaltestellen verbessert werden.

Um die ZOB und zentralen Bushaltestellen schneller zu modernisieren, wird in Betracht gezogen, ein spezielles Programm für Bahn-Bus-Umsteigeanlagen zu untersuchen. Damit könnten einerseits Standards ausgearbeitet und die Funktionalität erhöht werden. Andererseits könnten Städte und Gemeinden, die die Situation vor Ort verbessern wollen, Anregungen und Unterstützung erhalten. Ein solches Programm könnte gegebenenfalls aus den laufenden Förderprogrammen gespeist werden. NAH.SH könnte es zu einem Schwerpunkt ihrer Bemühungen machen, das Zusammenspiel zwischen Bahn und Bus zu verbessern.

Neue Stationen

Projektdaten
Kurzbeschreibung - Durch den Bau neuer Stationen können neue Gebiete erschlossen und zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden - Welche Station wann realisiert wird, hängt vom Fahrplan, den infrastrukturellen Bedingungen und den finanziellen Mitteln ab
Kosten und Zeitplan 100 Prozent Förderung der Infrastrukturunternehmen - Kosten sind je Station im Rahmen der Untersuchung und Planung zu ermitteln
Auswirkungen auf den Fahrplan Keine

Um mehr Menschen einen einfachen und schnellen Zugang zum SPNV zu ermöglichen, sollen Bahnhöfe reaktiviert und neue Stationen gebaut werden. Neben den bereits in den Infrastrukturmaßnahmen benannten neuen Stationen, welche in Zusammenhang mit Streckenreaktivierungen oder Streckenausbauprojekten ermöglicht werden, befinden sich weitere neue Stationen bereits in Planung und werden in den kommenden Jahren gebaut. Als gesetzt gelten die Stationen Henstedt-Ulzburg West (Kreis Segeberg), Bad Oldesloe Ost im Kreis Stormarn (Neumünster – Bad Oldesloe) und Eckernförde Südstrand im Kreis Rendsburg-Eckernförde (ehemals Eckernförde Süd an der Strecke Kiel – Eckernförde). Die beiden zuletzt genannten Stationen sind Teil der sogenannten Stations-offensive, welche das Land und die DB InfraGO (damals DB Station & Service) vereinbart hatten. Durch den Bau von jeweils einem Außenbahnsteig können an diesen Standorten neue Fahrgäste gewonnen werden. Die Ergänzung von kleineren Verknüpfungsanlagen wie Bike-and-Ride-Anlagen kann das Fahrgastpotenzial darüber hinaus verstärken. Außerdem ist die Umwandlung der Station Lindaunis in einen ganzjährig anfahrbaren Regelhalt vorgesehen. Im nächsten Schritt wird sukzessive mit der Planung weiterer Stationen begonnen. Hierzu zählen die Stationen Vaale/Wacken (Kreis Steinburg), Schuby (Kreis Schleswig-Flensburg), Hemmingstedt (Kreis Dithmarschen), Neuwittenbek (Kreis Rendsburg-Eckernförde) und Husum Nord (Kreis Nordfriesland). Über die Durchführung der ersten Planungsphasen wurden hierzu bereits Vereinbarungen mit der DB InfraGO getroffen. Nach Abschluss der Vorplanungen wird über das weitere Vorgehen entschieden.

MASSNAHMEN DES LNVP MIT ZEITHORIZONTEN UND UMSETZUNGSPERSPEKTIVEN

In Schleswig-Holstein befinden sich viele weitere Stationen mit Fahrgastpotenzial, deren Umsetzung ebenfalls zu planen ist. Dazu zählen die Bahnhöfe Alt Duvenstedt (Kreis Rendsburg-Eckernförde), Eggebek (Kreis Schleswig-Flensburg), Elms- horn West (Kreis Pinneberg), Hattstedt (Kreis Nordfriesland), Itzehoe Wellenkamp (Kreis Steinburg), Kiebitzreihe (Kreis Steinburg) und Risum-Lindholm (Kreis Nordfriesland). Weitere Stationen gelten in ihrer Machbarkeit und ihrem Fahrgastpotenzial als zu unter- suchen. Dazu zählen die Stationen Neumünster Rendsburger Straße (Stadt Neumünster), Bad Segeberg West, Bad Segeberg Ost (Kreis Segeberg), Mildstedt-Rosendahl (Kreis Nordfriesland), Ohrstedt (Kreis Nordfriesland) und Weddingstedt (Kreis Dithmarschen). Die folgende Karte gibt eine Übersicht über alle möglichen neuen Stationen.

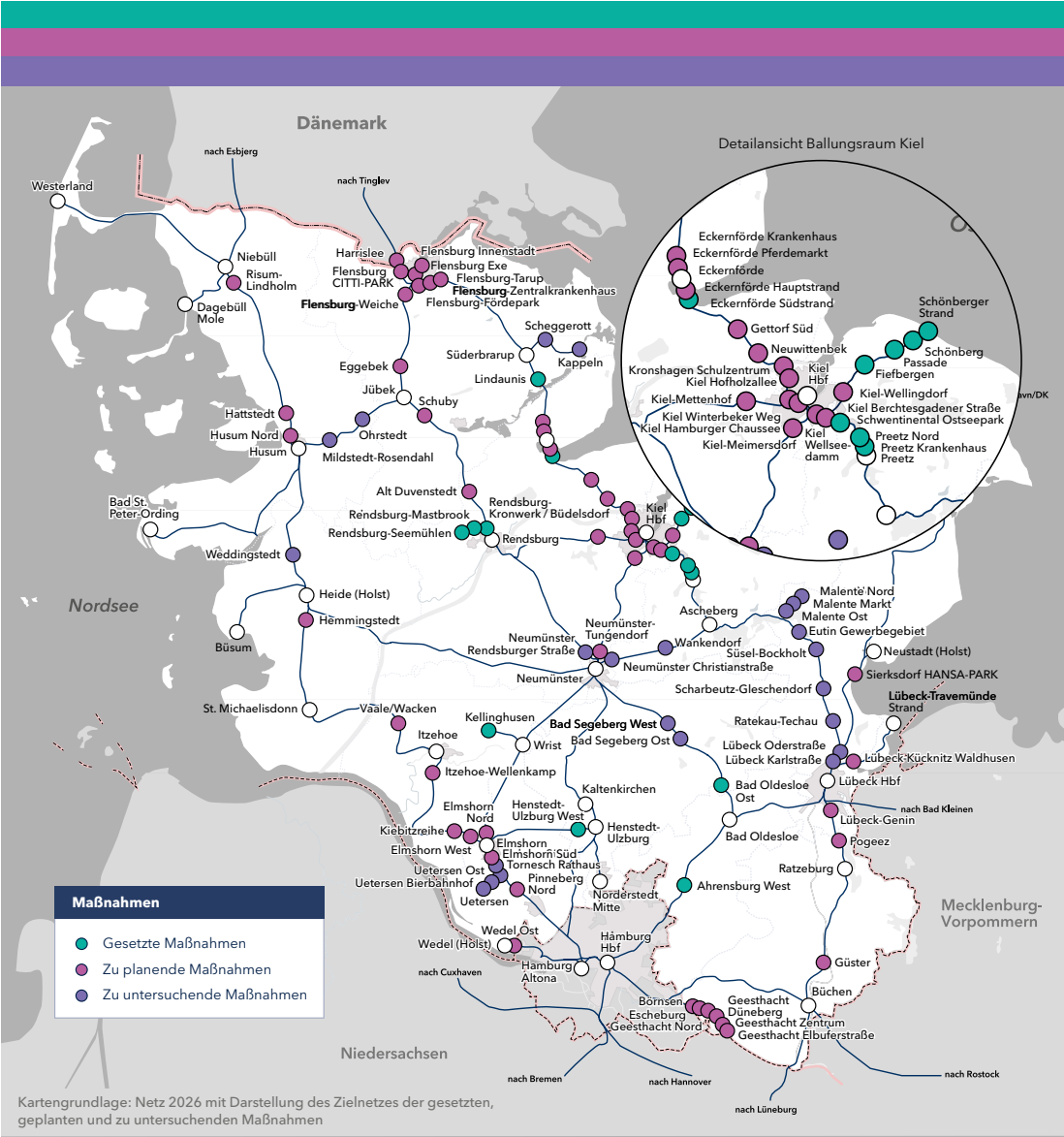


Abb. 32

4.4.2 Barrierefreiheit

Maßnahmen für die Barrierefreiheit im SPNV in Schleswig-Holstein

Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bedeutet, dass Infrastruktur, Fahrzeuge und Informationssysteme so gestaltet sind, dass alle Menschen sie selbstständig, ohne Hilfe und ohne besondere Schwierigkeiten nutzen können.

Insbesondere Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität, wie Menschen mit körperlichen, sensorischen oder kognitiven Einschränkungen, ältere Personen sowie temporär mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (zum Beispiel mit Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrädern), stellen differenzierte Anforderungen an ein barrierefreies Verkehrssystem.

Maßnahmen- titel	Kurzbeschreibung	Umsetzung durch	Umsetzungs- zeit	Finanzierung	Maßnahmenliste Barrierefreiheit
Flächendeckend barrierefreie Bahnhöfe	Umbau der übrigen nicht barrierefreien Bahnhöfe im Land	NAH.SH/EIU	Bis Mitte der 2030er Jahre	Diverse Projekte mit verschiede- nen Finanzie- rungssituationen durch Länder/ Bund/EIU	
Flächende- ckender Einsatz barrierefreier Fahrzeuge	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf Bahnlinien im Land	NAH.SH/EVU	Bis Anfang der 2030er Jahre	Land SH/EVU	
Erneuerung und Erweiterung taktile Blinden- leitsysteme	Über Jahre der Nutzung leidet die Wahrneh- barkeit von Blindenleit- systemen an Bahnhöfen. Hier muss ein Konzept zur Erneuerung entwickelt werden.	NAH.SH/EIU	Fortlaufend	Land SH/EIU	
Entwicklung eines barriere- freien Ersatzverkehrs (EV)	Um- und Neubau barrie- refreier SEV-Haltestellen in Bahnhofsnähe + Wegeleitung dahin	NAH.SH/EIU/ Kommunen	Fortlaufend	Land SH/EIU/ Kommunen	
Strategische Erhöhung aller noch verblie- benen 55-cm- Bahnsteigkanten auf 76 cm	Um das vollständig eigen- ständige Reisen ohne das Ansetzen von Rampen zu erreichen, sollten die letzten verbliebenen 55-cm-Bahnsteigkanten langfristig auf 76 cm erhöht werden	NAH.SH/EIU	Fortlaufend	Land SH/EIU	
Bau redundanter Zugänge	Ebenerdige Überwege, Rampen, zweite Aufzüge zur Erhöhung der Resi- lienz gegen technische Ausfälle und regelmäßig vorgesehene Tauschpro- gramme	NAH.SH/EIU	Fortlaufend	Land SH	
Verbesserung Fahrtdomfort	Busse des Ersatzverkehrs durch Außenanzeigen, Klimatisierung und Ein- satz spezifischer Linien- nummern	EVU, (NAH.SH)	Fortlaufend	Über Verkehrs- verträge bereits teilweise hinter- legt	

Abb. 33

Infrastruktur: technische und funktionale Anforderungen für Barrierefreiheit

Neue Projekte und Bauvorhaben werden grundsätzlich nach den Prinzipien der Barrierefreiheit geplant und realisiert. Für eine vollumfängliche Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten gelten bundesweit einheitliche technische Standards, die auch in Schleswig-Holstein Anwendung finden:

Merkmal der Bahnhofsinfrastruktur	Technische Mindestanforderung	Infrastruktur: technische und funktionale Anforderungen für Barrierefreiheit
Bahnsteighöhe	Mindestens 55 cm, angestrebt sind einheitlich 76 cm, bei S-Bahnen 96 cm	
Fahrgastinformation	Zwei-Sinne-Prinzip (optisch/digital und akustisch)	
Blindenleitsystem	Bodenindikatoren nach DIN 32984	
Erreichbarkeit der Bahnsteige	Barrierefreier Zugang über Rampen oder Aufzüge	Abb. 34

Folgende Bahnhöfe in Schleswig-Holstein sind noch nicht vollständig barrierefrei:

- Ascheberg (kein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und kein Blindenleitsystem)
- Bargteheide (zu geringe Bahnsteighöhe und kein Blindenleitsystem)
- Bordesholm (zu geringe Bahnsteighöhe und kein Blindenleitsystem)
- Elmshorn (Bahnsteig 1 teilweise zu geringe Bahnsteighöhe und unzureichendes Blindenleitsystem)
- Friedrichstadt (Bahnsteig auf geringem Abschnitt teilerhöht und unzureichendes Blindenleitsystem)
- Kupfermühle (Bahnsteighöhe zu gering und kein Blindenleitsystem)
- Nortorf (Bahnsteighöhe zu gering und kein Blindenleitsystem)
- St. Michaelisdonn (kein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig)
- Thesdorf (kein Blindenleitsystem)
- Timmendorfer Strand (Bahnsteighöhe zu gering und kein Blindenleitsystem)
- Wilster (Bahnsteighöhe Gleis 2 zu gering und kein Blindenleitsystem)

Eine zentrale Maßnahme des LNVP ist der barrierefreie Umbau der bislang nicht barrierefreien Stationen und der flächendeckende Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Land.

Mit dem Einsatz neuer barrierefreier Fahrzeuge im Netz Mitte/Süd-West ist der Ausbau folgender Bahnhöfe erforderlich: Bordesholm und Nortorf werden auf 76 Zentimeter aufgehöhht und auf die neuesten Standards der Barrierefreiheit angepasst, ebenso wird der Bahnsteig des S-Bahn-Halts in Thesdorf modernisiert. Diese Projekte sind Teil einer Rahmenvereinbarung mit der DB InfraGO. Im Zuge der Einführung der S4 Ost werden die

Bahnhöfe Bargteheide und Kupfermühle größtenteils an aktuelle Standards angepasst. Die Stationen Ascheberg und St. Michaelisdonn bekommen eine barrierefreie Zuwegung, für die die Planungen bereits gestartet sind. Im Zuge des Baus der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung erhält Timmendorfer Strand einen neuen gemeinsamen Bahnhof mit der Gemeinde Ratekau. Die Bahnsteigaufhöhungen in Wilster, Friedrichstadt und Elmshorn können nur in Abhängigkeit von weiteren größeren Maßnahmen wie der Elektrifizierung der Marschbahn und dem Umbau des Bahnknotens Elmshorn realisiert werden. Somit sind die übrigen noch nicht barrierefreien Stationen im Land bereits Teil zahlreicher Infrastrukturprojekte, und die flächendeckende Barrierefreiheit der Stationen wird in absehbarer Zeit erreicht. Die Barrierefreiheit aller Stationen kann damit Mitte der 2030er Jahre zu 100 Prozent erzielt werden. In Elmshorn ist eine vollständige Aufhöhung von Gleis 1 im jetzigen Zustand der Infrastruktur nur durch ein Provisorium möglich. Da diese Aufhöhung auch für den Einsatz von Dreifachtraktionen in den Netzen Mitte und Süd-West von zentraler Bedeutung ist, ist eine schnelle Umsetzung geboten.

Barrierefreie Fahrzeuge: Ausstattungsmerkmale und Umsetzung

Moderne SPNV-Fahrzeuge in Schleswig-Holstein erfüllen mittlerweile fast auf allen Linien die gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit. Ziel ist der flächendeckende Einsatz von barrierefreien Zügen. Die Fahrzeuge des Landes gehen in vielen Bereichen schon über die technischen Spezifikationen (TSI PRM) hinaus. Zum flächendeckenden Einsatz barrierefreier Züge setzt das Land auf folgende Maßnahmen:

- Im Zuge der Neuausschreibung des Netzes Mitte/Süd-West werden neue Fahrzeuge eingesetzt, welche mit 76 Zentimeter Einstieg ausgestattet sind.
- Die Married-Pair-Wagen, welche auf der Marschbahn verkehren, werden sukzessive einem sogenannten Refresh unterzogen und modernisiert. Durch neue taktile Elemente und digitale Fahrgastinformation verbessert sich auch hier die Barrierefreiheit.
- Die Fahrzeuge auf der Linie der RB65 werden mit der Elektrifizierung der Marschbahn ausgetauscht. Zusätzlich gibt es Überlegungen, Akkuzüge auf der Linie von Niebüll nach Dagebüll Mole als Zwischenlösung einzusetzen.

Fahrzeug	Married-Pair-Wagen	LINT 54	LINT 41	VT 629	Akkuzüge	Flirt 3	Co-radia Max	Twin-dexx/Doppelstockwagen	KISS
EVU / Fahrzeughalter	DB Regio	AKN/DB	DB/AKN	NEG	erixx/nordbahn	nordbahn			DB Regio
Linie	RE6	A2/RB 62/A3	RB85	RB65/RB66	RB63/RB64/RE72/RB73/RE74/RB75/RB76/RB82/RB83/RB84	RB61/RB71	RE7/RE70/RB61/R71/	RE7/RE70/RB81/RE4/RE1	RE8/RE80/RE87
Einstiegshöhe	76	76	76	122	76	76	76	55	76
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Spaltüberbrückung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Akustisches Signal der Türen	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Akustische Fahrgastinformationen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Optische Fahrgastinformationen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Barrierefreies WC	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Übersicht über die in Schleswig-Holstein verkehrenden Schienenfahrzeuge mit ihren Eigenschaften der Barrierefreiheit

Abb. 35

Langfristige Maßnahmen:

Aus den Diskussionen des runden Tisches für mobilitätseingeschränkte Reisende sind langfristig notwendige Maßnahmenpakete entstanden:

Erneuerung und Erweiterung taktiler Blindenleitsysteme:

Diese verlieren über Jahre der Nutzung hinweg ihre Wahrnehmbarkeit. Hier ist es mittlerweile erforderlich, alte, abgenutzte Blindenleitsysteme durch neue Platten zu ersetzen, die zudem den neuen Standards der Barrierefreiheit entsprechen. Es wird von den jeweiligen Infrastrukturbetreibern erwartet, dass sie entsprechende Programme zur Pflege und Instandhaltung aufsetzen.

**Blindenleitstreifen**

(links neue Leitstreifen in Katharinenheerd, rechts Abnutzung der Leitstreifen im Laufe der Zeit in Kiel Hauptbahnhof)

Copyright NAH.SH, Sven Jagdhuhn

Abb. 36

Entwicklung eines barrierefreien Ersatzverkehrs: Beim Ersatzverkehr während Baustellen oder Störungen werden inzwischen überwiegend Niederflrbusse eingesetzt. Um eine barrierefreie Reisekette zu gewährleisten, muss aber auch ein Konzept zum barrierefreien Umbau der bahnhofsnahe Haltestellen des Ersatzverkehrs entwickelt werden.

Erhöhung aller noch verbliebenen 55-Zentimeter-Bahnsteigkanten: Als langfristiges Ziel sollen alle 55 Zentimeter hohen Bahnsteige auf die in Schleswig-Holstein standardisierte Höhe von 76 Zentimetern erhöht werden, um einen einfacheren Einstieg ohne das Anlegen einer Rampe zu gewährleisten. Betroffen sind Bahnsteige in Bad Malente-Gremsmühlen, Bredstedt, Burg (Dithmarschen), Eutin, Glückstadt, Kiel Schulen am Langsee, Krempe, Langenhorn, Plön, Pönitz und Schleswig. Mit den 55 Zentimeter hohen Bahnsteigkanten ist zwar bereits heute die Barrierefreiheit formal gegeben, langfristig kann die Situation aber nicht zufriedenstellen. An den Bahnsteigen der RB66 in Müssen, Schwarzenbek und Büchen (Gleise 1 und 4), sowie in Lübeck-St. Jürgen bleibt die Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern aufgrund des abgestimmten Fahrzeugeinsatzes mit Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark erhalten.

Bau redundanter Zugänge (ebenerdige Überwege, Rampen, zweite Aufzüge) zur Erhöhung der Resilienz gegen technische Ausfälle und regelmäßig vorgesehene Tauschprogramme: Viele Bahnhöfe in Schleswig-Holstein sind nur über einen Weg barrierefrei zugänglich. Es fehlt in der Regel eine Alternative zum Aufzug. Wenn dieser ausfällt, beispielsweise bei einem technischen Defekt oder dem regelmäßig notwendigen Tausch, ist der Bahnhof beziehungsweise das betroffene Gleis nicht mehr barrierefrei zugänglich. Dies kann unterschiedlich schwere Konsequenzen haben, von einem größeren Umweg bis zur Gefangenschaft auf dem Bahnsteig am Ausstiegshalt. Deshalb ist es sinnvoll, zusätzliche Aufzüge oder Rampen zu errichten. Eine Möglichkeit sind sogenannte Schweißer Rampen mit 12 Prozent Gefälle, die zwar nicht vollständig barrierefrei sind, im Störfall aber gegebenenfalls mit fremder Hilfe von Rollstuhlfahrenden genutzt werden können. Zudem entlasten die Rampen im Normalbetrieb die Aufzüge, weil Reisende mit Fahrrädern und schwerem Gepäck diese nutzen können. Als Redundanzebene kann auch ein mit Personal zu betretender gleisquerender Bahnsteigzugang, wie beispielsweise in Niebüll, dienen.

4.4.3 Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb

Im Bereich Tarif wurden mit dem Tarifentwicklungsplan und dem Deutschlandticket bereits zahlreiche wichtige Maßnahmen umgesetzt oder projektiert, um den Tarif zugänglicher und einfacher zu gestalten (vgl. Kapitel 2.2). Es ist zu prüfen, ob weitere Maßnahmen möglich und sinnvoll sind, um Fahrgeldpotenzial zu erschließen (vgl. Kapitel 5.1.2).

Zum Deutschlandticket sind auch weiterhin Vertriebs- und Marketingmaßnahmen vorgesehen. Hierzu werden Kampagnen unter anderem gezielt für das Job- und Schulticket umgesetzt, um dort den Vertrieb zu verstärken. Dabei wird auch auf das Ticket für die Freiwilligendienstleistenden aufmerksam gemacht sowie darauf, dass das Jobticket auch für Auszubildende gilt. Zu den Marketingmaßnahmen zählen beispielsweise Anzeigen in zielgruppenaffinen Medien, ein Hausaufgabenheft für Schulkinder, Pressemitteilungen sowie Kommunikation in den sozialen Medien. Darüber hinaus führt NAH.SH Vertriebspromotion durch und kooperiert mit einigen Kultureinrichtungen und Veranstaltungen in Schleswig-Holstein. Für das Deutschland-Semesterticket werden keine gezielten Maßnahmen umgesetzt, da bis auf wenige Ausnahmen alle Studierende in Schleswig-Holstein das Ticket bekommen.

Das Deutschlandticket wird als digitales Handyticket und auf Chipkarte ausgegeben. Die Ausgabe auf dem Handy bietet viele Vorteile gegenüber dem analogen Vertrieb: Das Ticket ist schneller erhältlich, es gibt keine Verzögerungen zum Beispiel durch den Postversand, es ist umweltfreundlicher und bei Kundinnen und Kunden sehr beliebt. Für den Nahverkehr bedeutet die Ausgabe als Handyticket geringeren Aufwand und Kosteneinsparungen. Fast zwei Drittel der Deutschlandtickets, die von den Verkehrsunternehmen des SH-Tarifs ausgegeben werden, sind Handytickets (Stand: November 2025).

Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Kontinuierliche Verbesserung der technischen Hintergrundsysteme für präzisere Information von Kundinnen und Kunden
- Zusätzliche Info-Managerinnen und Info-Manager bei den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen

Kosten und Zeitplan

- Überarbeitung der Hintergrundsysteme laufend
- Info-Managerinnen und Info-Manager werden in Neuausschreibung der Verkehrsverträge aufgenommen; Umsetzung seit Dezember 2025 (Netz West)

Mit häufigeren Baumaßnahmen nehmen Umleitungen, Ersatzverkehre und Ausfälle zu. Damit erhalten die Informations für die Fahrgäste im Störfall eine noch größere Bedeutung. Störungen binden Personalkapazitäten durch die Beschaffung von Informationen, durch die Behebung der Störung, durch den Aufwand der Disposition und der internen Kommunikation. Dieser Mehraufwand ist nur durch zusätzliches Personal zu bewältigen, teilweise auch durch passendere Hintergrundsysteme. In neueren Verkehrsverträgen ist eine stärkere Besetzung der Leitstellen angelegt. Die Hintergrundsysteme sind bislang nicht angemessen für Störungsinformationen ausgelegt. Hier strebt das Land Schleswig-Holstein eine Verbesserung der technischen Situation an. Mit einem neuen Informationsstandard (VDV736) können Störungsinformationen zielgerichteter für einzelne Linien, Fahrten und Ähnliches in alle Fahrgastinformationsmedien wie beispielsweise Apps und Anzeiger eingespielt werden.

Auslastungsprognose

Neuere Verkehrsverträge sehen im Bahnverkehr bereits die Ausstattung der Fahrzeuge mit Erfassungssystemen vor, auch im Busverkehr gibt es bereits Erfassungssysteme. Aus den Zählzeiten der Vergangenheit werden Prognosen für die Auslastung künftiger Fahrten erstellt. Dies ermöglicht es den Fahrgästen, sich vorab über die voraussichtliche Auslastung von Fahrten zu informieren und bei Bedarf eine weniger ausgelastete Fahrt zu wählen. Dies kann zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge beitragen. Genaue und zeitnah verfügbare Zählzeiten ermöglichen zudem eine bessere Fahrzeugplanung, um passende Kapazitäten bereitstellen zu können.

Bahnunternehmen betreiben ein Hintergrundsystem zur Auslastungsprognose, das die gemessenen Auslastungen in die Zukunft projiziert. Ein solches System bezieht Statistiken zu Wochentagen, Jahreszeiten und Tageszeiten, Wetterlage und Großveranstaltungen ein, bildet diese Prognosen auf die Fahrabschnitte ab und sagt mitunter voraus, welche Einstiege der Züge genutzt werden. Für kleinere Eisenbahn- und Busnetze, die diese Hintergrundsysteme nicht sinnvoll betreiben können, ist noch eine Lösung zu finden. Beispielsweise könnte die NAH.SH diese Berechnung übernehmen.

Integration der On-Demand-Verkehre in die Fahrplanauskunft

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Integration neuer Shuttle-Systeme in den Kreisen und kreisfreien Städten in die landesweite Fahrplanauskunft

Kosten und Zeitplan

- Laufende Integration der Shuttle-Verkehre je nach Ausbaustand in den jeweiligen Kreisen und kreisfreien Städten, läuft seit 2024
- Kosten werden anteilig von Kommunen und Land finanziert, Landesanteil (nur zusätzliche laufende Kosten durch die Integration; Betriebskosten der App und Auskunft nicht enthalten): 34.820 € (Stand: 09.04.2026)

Das Land Schleswig-Holstein strebt die Darstellbarkeit und Buchung aller On-Demand-Verkehre in Schleswig-Holstein in den Systemen der NAH.SH an. Die NAH.SH-App bietet eine Auskunft über unterschiedliche On-Demand-Angebote einschließlich der Verfügbarkeit in Echtzeit. Von dort gibt es einen direkten Link in die NAHSHUTTLE-App, in der gleichnamige Angebote gebucht werden können. Das Buchungssystem spielt die gebuchte Fahrt automatisch in die Disposition ein. Eine gut zugängliche Lösung für die Integration von On-Demand-Verkehren ist aus Sicht des Landes auch in der führenden Auskunfts-App im hvv-Bereich sinnvoll.

Weiterentwicklung des Vertriebs und Ausbau des digitalen Vertriebs

Projektdaten

Kurzbeschreibung

- Strategieprojekt zur Neuausrichtung des Fahrkartenvertriebs
- Ziel: bestmöglicher Nutzen bei Kundinnen und Kunden bei gleichzeitiger Kostenreduktion

Kosten und Zeitplan

- Projektstart für 2026 geplant, Umsetzung ab 2027
- Kosten sind im Rahmen des Projekts noch zu ermitteln, langfristig werden Einsparungen erwartet

Mit der Einführung des Deutschlandtickets, das ausschließlich als Chipkarte oder als Handyticket ausgegeben wird, hat der digitale Vertrieb von Fahrkarten weiter an Bedeutung zugenommen. Das Thema Künstliche Intelligenz wird auch im Vertrieb Einzug halten, erste Ideen (zum Beispiel Kiana der Deutschen Bahn) zeigen auf, wohin der Vertrieb sich in den nächsten Jahren entwickeln kann.

Für Schleswig-Holstein ist vorgesehen, eine Strategie zu entwickeln, wie der Vertrieb der Zukunft aussehen kann. Dessen Strukturen sollen effizient und innovativ gestaltet werden und dem Fahrgast einen einfachen Zugang zum ÖSPV und SPNV ermöglichen. Dabei ist eine enge Abstimmung mit dem Hamburger Verkehrsverbund vorgesehen.

4.4.4 Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspakts

Neben den öffentlichen Mobilitätsangeboten hängt der Erfolg des Nahverkehrs auch von der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ab. Dafür braucht es attraktive Bahnhöfe und Mobilitätsstationen mit kurzen Wegen. Wie sich das Angebot des ÖPNV langfristig zu einem einfach nutzbaren Mobilitätsnetz weiterentwickeln lässt und wie sich das Fahrgastpotenzial SPNV bei besserer Abstimmung mit den übrigen Verkehrsträgern noch besser ausschöpfen lässt, können die Leitfragen eines Verbund- oder Mobilitätsplans sein.

Mit NAHSHUTTLE stellt das Land eine zentrale Buchungsplattform bereit, die unabhängig von der Region, in der sich ein Fahrgast befindet, einen einfachen Zugang zu On-Demand-Angeboten bietet. Integriert sind NAHSHUTTLE Rendsburg (ehemals Remo), Lüttbus sowie SMILE24, die in den vergangenen vier Jahren zeigen konnten, dass On-Demand-Angebote den Nahverkehr im ländlichen Raum sinnvoll ergänzen und Mobilität auch in strukturschwache Gebiete bringen.

Ein langfristiges Ziel ist es, künftig alle Bedarfsverkehre auf einer gemeinsamen Plattform zu bündeln. So lassen sich durch Synergien die Softwarekosten senken. Eine vereinigte, einheitliche Auskunft und Buchung macht die On-Demand-Angebote zudem für Einheimische wie für Gäste attraktiv.

Vernetzung im Rahmen des Mobilitätspaktes

Der Mobilitätspakt soll für die Bürgerinnen und Bürger Schleswig-Holsteins schrittweise eine echte landesweite Mobilitätsgarantie organisieren und diesen Prozess bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts abschließen.

Neben dem in Zuständigkeit des Landes liegenden SPNV und dem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), für den Kreise und Städte zuständig sind, gibt es gemeinsame Zuständigkeiten für den ÖPNV. In allen diesen Bereichen wird der Ausbau des landesweiten Mobilitätsnetzes wie bisher mit den folgenden Maßnahmen durch das Land unterstützt:

- Förderung des Erfahrungsaustauschs der kommunalen Akteure im Netzwerk (move.sh) sowie der Weiterbildung und der kommunalen Mobilitätsberatung (mobiliteam)
- Förderung der landesweiten Koordination zwischen den Verkehrsträgern und Akteuren in den Verbundorganisationen in Gremien und Austauschformaten
- Unterstützung der Abstimmung von Bedienzeiten und Umstiegsbeziehungen zwischen SPNV und ÖSPV, einschließlich der Identifikation sinnvoller Haltestandorte zur Verkürzung von Reisezeiten und zur Verbesserung von Umstiegsbeziehungen

(Modell-)Projekte zur Mobilitätsgarantie

Eine landesweite Mobilitätsgarantie kann nur gemeinsam in enger Abstimmung mit den jeweils zuständigen Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen im Verbund realisiert werden. In einem ersten Schritt ist geplant, durch das Land Erfahrungen aus Modellprojekten und Vorhaben des ÖPNV zu bündeln, um sie für alle Akteure in Schleswig-Holstein nutzbar zu machen. Leicht übertragbare planerische, betriebliche, technische sowie kosten- und einnahmenoptimierende Modulbausteine sollen herausgearbeitet werden, um einen Wissenstransfer zu ermöglichen.

Auf Basis der Erfahrungswerte ist vorgesehen, anschließend bis zu drei Regionen bei der Umsetzung eines vollintegrierten Mobilitätsangebots zu unterstützen. Damit verbunden ist eine Zertifizierung als „mobilitätsregion.sh“. In dieser Testphase soll in den jeweiligen Regionen ein integriertes Mobilitätsangebot entstehen, das gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wettbewerbsfähig ist und über den SPNV eine attraktive überregionale Anbindung bietet. Grundlage sind starke Achsen im Buslinienverkehr (Zuständigkeit der ÖSPV-Aufgabenträger), die durch Angebote wie On-Demand-Shuttles ergänzt werden (Zuständigkeit der ÖSPV-Aufgabenträger), Mobilitätsstationen und lokale Sharing-Systeme (Zuständigkeit der Kommunen, aber durch landesweite Rahmenverträge für interessierte Kommunen unterstützt). Die digitale Verknüpfung der Verkehrsträger wird landesseitig in enger Abstimmung mit den Akteuren unterstützt, ebenso Kommunikation und Marketing, Beratung, Weiterbildung sowie das übergreifende Projektmanagement. Auch Projekte zur Einnahmensteigerung, zur Erforschung weiterer Ansätze für Kostensenkungen und zur Evaluation werden vom Land unterstützt.

Nach der Testphase könnten ab 2030 weitere interessierte Regionen in einer Etablierungsphase die zuvor gesammelten Erfahrungen nutzen. Parallel könnten Projekte zum autonomen Fahren untersucht werden. Dessen Potenzial zur Kostensenkung könnte mittelfristig zur finanziellen Tragfähigkeit der Mobilitätsgarantie beitragen.

4.4.5 Antriebswende und weitere Maßnahmen für den Klimaschutz

Im Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein ist unter § 30 (1) festgehalten, dass der Betrieb aller Schienenpersonennahverkehre ab dem Jahr 2030 treibhausgasneutral erbracht werden soll.

S5 Hamburg - Kaltenkirchen (2028)

Auf der 30 Kilometer langen Strecke zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen (Teil der heutigen AKN-Linie A1) können die Dieselmotoren nach erfolgter Elektrifizierung Ende 2028 abgelöst werden. Ab diesem Zeitpunkt werden die elektrischen Zweisystemfahrzeuge der Serie 490 der S-Bahn Hamburg eingesetzt. Da die Takte auf dieser Strecke sehr dicht sind, betrifft die Umstellung eine große Zahl von Zugkilometern. Mit Datenstand von 2024 beträgt der jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 1,88 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund 6.540 Tonnen CO₂-Äquivalenten entspricht. Mit Umsetzung der Maßnahme ist der Betrieb treibhausgasneutral.

Elektronetz Ost: Lübeck - Lübecker Bucht - Neustadt (2029), Lübeck - Fehmarn, Lübeck - Bad Kleinen

Mit Inbetriebnahme der Fehmarnbelt-Schienenanbindung wird die knapp 30 Kilometer lange Strecke Lübeck - Neustadt in Holstein elektrisch betrieben. Die hierfür erforderlichen KISS-Triebwagen sind bereits beschafft und werden ab dem Inbetriebnahmezeitpunkt die bisherigen Dieseltriebwagen ersetzen. Die für den Verkehr zwischen Lübeck und Fehmarn erforderlichen elektrischen Triebwagen müssen noch gesondert angeschafft werden. Dort verkehrt derzeit der Ersatzverkehr der Linie X85 mit Dieselmotoren. Es wird angestrebt, die Linie X85 bei möglichen Verzögerungen der Umsetzung der Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung zukünftig klimafreundlich zu betreiben. Mit Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Strecke Lübeck - Bad Kleinen werden Ende 2029 die Dieseltriebwagen durch elektrische Züge des Typs Coradia Max ersetzt. Mit Datenstand von 2024 beträgt der aktuelle jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 2,24 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund 7.820 Tonnen CO₂-Äquivalente entspricht. Mit Umsetzung der Maßnahme ist der Betrieb treibhausgasneutral.

AKN-Linien A2 und A3

Die mit Dieselmotoren betriebenen Linien A2 und A3 können ab etwa 2032 auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Auf diesen Strecken ist der Einsatz von Akkuzügen geplant. Dann sind weitere 65 Kilometer Strecke mit relativ hohen Betriebsleistungen auf elektrischen Antrieb umgestellt. Mit Datenstand von 2024 beträgt der aktuelle jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 2,17 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund

7.570 Tonnen CO₂-Äquivalenten entspricht. Mit Umsetzung der Maßnahme ist der Betrieb treibhausgasneutral.

Marschbahn

Auf Schleswig-Holstein bezogen werden auf der Marschbahn heute die umfangreichsten Leistungen mit Dieselfahrzeugen erbracht. Neben dem RE6 Westerland – Hamburg, der zwischen Hamburg und Itzehoe auf über 70 Kilometern unter einer Oberleitung fährt, sind dies die teilweise im Halbstundentakt verkehrenden Autozüge zwischen Niebüll und Westerland. Auch die IC-Züge aus dem Bundesgebiet fahren zwischen Itzehoe und Westerland über eine lange Strecke mit Dieselantrieb. Wenn die Elektrifizierung der Marschbahn in der ersten Hälfte der 2030er Jahre vollzogen ist, können all diese Leistungen auf Elektroantrieb umgestellt werden. Für den Nahverkehr ist eine entsprechende Fahrzeugbeschaffung notwendig. Dies kann zunächst den Austausch der Dieselloks durch Elektrolokomotiven und die Weiternutzung des bestehenden Wagenparks bedeuten. Mit Datenstand von 2024 beträgt der aktuelle jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 10,1 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund 35.200 Tonnen CO₂-Äquivalenten entspricht. Mit Umsetzung der Maßnahme ist der Betrieb treibhausgasneutral.

Tondern – Niebüll – Dagebüll

Die Verkehre zwischen Niebüll und Dagebüll könnten bereits früher als Anfang der 2030er Jahre auf Elektroantrieb umgestellt werden, falls Akkuzüge zur Verfügung stehen. Zeitgleich mit der Elektrifizierung der Marschbahn soll auch die Strecke nach Dagebüll Mole elektrifiziert werden, damit Direktzüge dorthin fahren können. Mit Datenstand von 2024 beträgt der aktuelle jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 0,13 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund 440 Tonnen CO₂-Äquivalenten entspricht. Mit Umsetzung der Maßnahme ist der Betrieb treibhausgasneutral.

Für die Strecke Niebüll – Tondern – Esbjerg, deren Infrastruktur zwischen Niebüll und der Staatsgrenze durch die NEG betrieben wird, sehen die derzeitigen Überlegungen des federführenden Aufgabenträgers (Dänemark) vor, dass ab Anfang der 2030er Jahre batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt werden. Weitere Abstimmungen zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein hierzu und zur dann notwendigen Ladeinfrastruktur gibt es bisher nicht. Derzeit wird davon ausgegangen, dass in Tondern eine entsprechende Nachladeinfrastruktur errichtet wird. Mit Datenstand von 2024 beträgt der aktuelle jährliche Verbrauch auf dieser Strecke rund 0,1 Millionen Liter Diesel, was einem Ausstoß von rund 350 Tonnen CO₂-Äquivalenten entspricht.

Übergangsbetrieb mit synthetischen Kraftstoffen

Auf den ab Anfang der 2030er Jahre noch nicht elektrifizierten Strecken wird dann für eine Übergangszeit der Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen geprüft.

Reduktion der Treibhausgasemissionen durch Umstieg auf SPNV

Wenn darüber hinaus bei einer angenommenen landesweiten Steigerung der SPNV-Verkehrsleistung von 1,5 Prozent pro Jahr (entspricht knapp 34 Millionen Personenkilometern) ausgegangen und zusätzlich angenommen wird, dass 75 Prozent der Fahrgäste davon vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum SPNV wechseln, werden jährlich weitere 1,62 Millionen Liter fossile Treibstoffe beziehungsweise 5.330 Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart.

5 Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland erfolgt insbesondere aus den Haushalten von Bund, Ländern und kommunalen Aufgabenträgern. Dies umfasst als wichtige Quellen seitens des Bundes die Regionalisierungsmittel, welche der Bund den Ländern hauptsächlich zur Finanzierung des SPNV zahlt, die Mittel nach Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Das Land finanziert den ÖPNV ebenfalls aus eigenen Mitteln, vorwiegend über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Schleswig-Holstein sowie über das „Infrastrukturmodernisierungsprogramm für unser Land Schleswig-Holstein (IMPULS)“. Fahrgelderlöse leisten einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind Erlösausfälle in größerem Umfang verbunden, welche von Bund und Ländern kompensiert werden. Die kommunalen Aufgabenträger finanzieren ihre Aufgaben aus ihren jeweiligen Haushalten. Sie erhalten dafür Mittel des Bundes sowie des Landes und nutzen eigene Mittel.

Durch die starken Preissteigerungen infolge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs haben sich die Kosten des ÖPNV deutlich erhöht. Die vom Bund Ende 2022 beschlossene Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Mrd. € kann die Kostensteigerungen nur teilweise auffangen. Es fehlen zudem Mittel für den notwendigen Ausbau des ÖPNV. Bund und Länder diskutieren daher über eine angemessene Erhöhung dieser Mittel, um die Rolle des SPNV für die Daseinsvorsorge und den Klimaschutz zu stärken. Der Ausgang dieser Diskussion ist offen.

Mit den in diesem LNVP vorgestellten Maßnahmen und Projekten kann der ÖPNV in Schleswig-Holstein sinnvoll und nachhaltig weiterentwickelt werden. Dafür lassen sich Finanzmittel aus verschiedenen Quellen einsetzen. Allerdings reichen die absehbar verfügbaren Mittel nicht für eine Umsetzung aller Projekte aus.

Im Folgenden werden die vorhandenen Einnahmequellen (vgl. 5.1) sowie die erwarteten Ausgaben beschrieben (vgl. 5.2 und 5.3). In Kapitel 5.4 wird dargelegt, welche Maßnahmen finanziert sind, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, wenn weitere Mittel verfügbar sind, und welche Maßnahmen darüber hinaus sinnvoll wären.

5.1 Einnahmen

5.1.1 Regionalisierungsmittel

Die Verantwortung für den SPNV liegt bei den Ländern, finanzielle Mittel dafür erhalten sie vom Bund im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes (RegG). Zuletzt wurden diese Mittel mit der Revision von 2016 für den Zeitraum 2016 bis 2031 festgelegt. Demnach erhielten die Länder im Jahr 2025 insgesamt 11,6 Mrd. €, die in den Folgejahren jährlich mit 3,0 Prozent dynamisiert werden. Unter den Ländern werden diese Mittel nach dem sogenannten Kieler Schlüssel aufgeteilt, welcher bis 2031 die Anteile der Länder stetig

verändert. Für Schleswig-Holstein ergibt sich damit ein Mittelzuwachs von 385 Mio. € im Jahr 2025 auf 470 Mio. € im Jahr 2031. Die Finanzierung nach 2031 ist gemäß RegG bislang nicht festgelegt, weshalb zunächst von einer Finanzierung nach gleichbleibender Logik ausgegangen wird.

Auf Basis der derzeit im RegG festgelegten Regionalisierungsmittel ist davon auszugehen, dass während der Laufzeit des LNVP keine finanziellen Spielräume bestehen, um wesentliche Leistungsausweitungen im SPNV zu ermöglichen. Der Koalitionsvertrag der im Jahr 2025 angetretenen Bundesregierung sieht vor, die finanziellen Spielräume für den ÖPNV und damit auch für den SPNV zu vergrößern und zusätzliche Verkehre zu ermöglichen. Auch von der konkreten Umsetzung und Ausgestaltung dieser Vereinbarung in Zusammenarbeit mit den Ländern hängt es ab, ob und inwieweit der ÖPNV in Schleswig-Holstein im Sinne dieses LNVP ausgebaut werden kann. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, das Angebot mit zusätzlichen Landesmitteln auszubauen.

Noch nicht entschieden ist, welche Mittel für den SPNV in Schleswig-Holstein nach Auslaufen der aktuellen Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zu den Regionalisierungsmitteln ab dem Jahr 2032 verfügbar sein werden. Gleichzeitig ist erkennbar, dass der SPNV und der übrige ÖPNV künftig eine stärkere Rolle für die Mobilität in Deutschland und Schleswig-Holstein spielen müssen, unter anderem als ein Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Für die langfristigen Planungen wird daher an dieser Stelle davon ausgegangen, dass auch nach 2031 finanzielle Mittel für die Fortführung und den Ausbau des Angebots des SPNV und des übrigen ÖPNV in Schleswig-Holstein zur Verfügung stehen werden.

5.1.2 Landesmittel

Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln bezuschusst das Land den ÖPNV mit eigenen Mitteln. Dies sind insbesondere die sogenannten Kommunalisierungsmittel in Höhe von 41 Mio. € pro Jahr, die die Kreise und kreisfreien Städte zur Finanzierung von ÖPNV-Leistungen nutzen. Zudem erhalten die Kreise und kreisfreien Städte einen Zuschuss zum Deutschland-Schulticket in Höhe von 20 Mio. €, davon 5 Mio. € aus Landesmitteln. Das Land stellt außerdem einen Zuschuss für das Deutschland-Jobticket für Freiwilligendienstleistende zur Verfügung. Das Modellprojekt SMILE24 wurde im Jahr 2025 mit 3,8 Mio. € gefördert. Hinzu kommen aktuell (Stand: 2026) circa 43 Mio. € zur Kofinanzierung des Deutschlandtickets, insgesamt 4,4 Mio. € Landesmittel für SPNV-Bestellungen und Mittel aus dem Förderprogramm IMPULS.

Über das Sondervermögen „Infrastrukturmodernisierungsprogramm für unser Land Schleswig-Holstein (IMPULS)“ werden größere Infrastrukturvorhaben in Schleswig-Holstein finanziert. Daraus stehen in der aktuellen Finanzplanung des Landes 190,7 Mio. € bis 2040 für SPNV-Projekte zur Verfügung, die für die Finanzierung der S4 Ost, der S5 und für die Elektrifizierung der Marschbahn eingesetzt werden sollen (Stand: 2026).

5.1.3 Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur stehen seit 1971 Mittel nach dem GVFG des Bundes zur Verfügung. Mit diesen Mitteln können Investitionen in den ÖPNV finanziert werden. Das Bundesprogramm wurde in den vergangenen Jahren deutlich aufgestockt. Es dient der Förderung größerer Maßnahmen mit einem Volumen von über 10 Mio. €. Gemäß einer Vereinbarung zwischen Bund und Ländern von 2016 wird das GVFG-Bundesprogramm unbefristet fortgesetzt. Die GVFG-Bundesmittel wurden stark erweitert, betragen 2 Mrd. € jährlich ab 2025 und werden mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert.

Für kleinere Maßnahmen steht ein Landesprogramm zur Verfügung: Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) vom März 2019 festgelegt, dass für das schleswig-holsteinische GVFG-Landesprogramm ab 2020 circa 43 Mio. € jährlich bereitgestellt werden. Diese Mittel steigen ab 2021 jährlich um zwei Prozent und sollen 2035 einer Revision unterzogen werden. Die aktuelle Landesregierung verwendet diese Mittel gemäß Koalitionsvertrag zu 60 Prozent für die Förderung des kommunalen Straßenbaus und zu 40 Prozent für Investitionen in den ÖPNV und für Anlagen des Radverkehrs. Für Investitionen in den ÖPNV stehen somit im Jahr 2025 rund 17,1 Mio. € zur Verfügung. Mit der Änderung des GVFG-SH vom 29. Januar 2025 wurde eine schrittweise Kürzung der Mittel des GVFG-SH um insgesamt 19 Mio. € bis 2028 beschlossen. Die für Investitionen in den ÖPNV zur Verfügung gestellten Mittel werden im Jahr 2028 dauerhaft um 2 Mio. € gekürzt. Im LNVP-Geltungszeitraum stehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt somit 84,1 Mio. € für Investitionen in den ÖPNV zu Verfügung (Stand: 2026).

Aus dem GVFG-SH finanziert das Land insbesondere den Neu- und Ausbau von Bahnstationen und -strecken der DB InfraGO, der AKN und der NEG sowie kommunale Verknüpfungsanlagen.

5.1.4 Sondervermögen LuKIFG aus dem Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz des Bundes

Das Sondervermögen LuKIFG ermöglicht es, Investitionen auch in die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein zu tätigen. Eine entsprechende Maßnahmenliste wurde im Dezember 2025 verabschiedet. Für die Schiene werden 200 Mio. € zur Verfügung gestellt. In Schleswig-Holstein ist es das Ziel, diese Mittel bis 2030 in schnell umsetzbare und für die Fahrgäste spürbare Maßnahmen zu investieren.

5.1.5 Mittel des Bundes für die Finanzierung der DB-Infrastruktur

Für die Finanzierung der Infrastruktur stehen ausschließlich der DB InfraGO Bundesmittel in erheblichen Größenordnungen über das BSWAG (Bundesschienenwegeausbaugesetz) zur Verfügung. Insgesamt ist die Finanzausstattung des Unternehmens, das für die bundeseigenen Eisenbahnen und deren Fahrwege sowie die Personenbahnhöfe verantwortlich ist, erheblichen Schwankungen und Unsicherheiten unterworfen. Auch Projekte in Schleswig-Holstein leiden darunter.

Für den Betrieb und die laufende Instandhaltung hat die DB InfraGO in erster Linie die Einnahmen aus den Trassen- und Stationsentgelten zu verwenden. Dem Land liegen keine Erkenntnisse darüber vor, wie die landesweit an die DB InfraGO gezahlten Entgelte in Höhe von zurzeit rund 160 Mio. € jährlich durch diese verwendet werden.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die der Bund mit der DB InfraGO abgeschlossen hat, regelt zudem die Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Erhalt des Netzes. Bundesweit stehen hierfür 5,5 Mrd. € zur Verfügung. Eine Aufteilung nach Landesschlüsseln erfolgt nicht. Lediglich die Mittel für die Finanzierung von SPNV-relevanten Investitionen in das Schienennetz des Bundes werden nach einem Schlüssel auf die Länder verteilt. Im Zeitraum von 2020 bis 2029 stehen Schleswig-Holstein dabei 92 Mio. € aus der sogenannten LuFV-Anlage 8.7. zur Verfügung. Diese Mittel sind in erster Linie für den Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck (zweiter Bauabschnitt Kiel – Preetz) vorgesehen.

5.1.6 Finanzierung durch Erlöse und weitere Quellen

Die mit den SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein erzielten Fahrgelderlöse dienen ebenfalls dazu, das SPNV-Angebot in Schleswig-Holstein zu finanzieren. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen lässt sich der SPNV weder in Schleswig-Holstein noch bundesweit so betreiben, dass die Betriebs- und Infrastrukturkosten vollständig durch Erlöse gedeckt werden. Die Fahrgelderlöse der von Schleswig-Holstein federführend beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) trugen im Jahr 2024 aber mit gut 235 Mio. € pro Jahr (Stand: 03/2026) immerhin mehr als ein Drittel der für den SPNV in Schleswig-Holstein erforderlichen Mittel bei. Knapp die Hälfte der Erlöse wird durch Fahrkartenverkäufe im Deutschlandtarif, wozu teilweise auch das Deutschlandticket gehört, erzielt (beispielsweise Fernverkehrstickets mit Geltung im Nahverkehr). Knapp ein Drittel stammt aus dem SH-Tarif (einschließlich SH-Ticket) und rund ein Fünftel aus dem hvv-Tarif.

Der größere Teil der Finanzierung des SPNV in Schleswig-Holstein erfolgte im Jahr 2024 durch die Abgeltungsbeträge des Landes an die EVU aus den Verkehrsverträgen, finanziert aus Regionalisierungsmitteln, sowie durch die Ausgleichszahlungen für die durch das Deutschlandticket verursachten Erlösverluste, an denen sich Bund und Land jeweils hälftig beteiligen.

Die Einführung des eigenständigen SH-Tarifs durch die EVU und das Land im Jahr 2002 war eine wesentliche Grundlage, um die Erlöse des SPNV in Schleswig-Holstein transparenter und kalkulierbarer zu machen. Beide Seiten erhielten somit mehr Planungssicherheit. Die Höhe der Erlöse zu wahren, die Tarife gegebenenfalls anzuheben sowie gleichzeitig die Fahrgastzahlen zu steigern, ist seitdem eine Leitlinie der Tarifentwicklung. So war es bis zur Einführung des Deutschlandtickets möglich, einen vergleichsweise hohen Anteil der Kosten durch Fahrgelderlöse zu decken. Dabei wurde ein Deckungsgrad von bis zu 50 Prozent erreicht und ein vergleichsweise dichtes Fahrplanangebot finanziert.

Im Mai 2023 wurde mit dem Deutschlandticket ein günstiges Nahverkehrsticket als Abonnement eingeführt, welches bundesweit gültig ist. Damit wird die Zugangsschwelle zum System Nahverkehr deutlich gesenkt und es werden Neukunden für den Nahverkehr gewonnen, insbesondere auf den langen Strecken des vom Land finanzierten SPNV.

Gleichzeitig geht mit dem Deutschlandticket der Verlust von Finanzmitteln für den SPNV und den ÖPNV insgesamt einher: Für die im Jahr 2025 entstehende Einnahmeminderung für den ÖPNV in Schleswig-Holstein haben Land und Bund einen Betrag von bis zu 105 Mio. € zur Verfügung gestellt. Wie dieser Ausgleich in den Folgejahren konkret ausgestaltet wird, ist noch nicht abschließend vereinbart.

Bei der künftigen Gestaltung von Tarifen sind Maßnahmen anzustreben, die die Nachfrage anreizen, ohne Einnahmen zu mindern. Interessant sind damit vor allem Modelle, die nicht nur die Fahrgäste beteiligen, sondern alle, die einen Nutzen aus dem Nahverkehr ziehen. Ein erster Schritt in diese Richtung war die Beteiligung der Arbeitgeber an den Kosten der Jobtickets. Damit wird der Nahverkehr für die Beschäftigten preislich attraktiver. Der bisherige Erfolg des Jobtickets gibt diesem Ansatz recht.

Über Solidarmodelle können Menschen, die den ÖPNV bislang nicht nutzen, als Fahrgäste gewonnen werden. Dabei sollten Anreize so gesetzt werden, dass die Nutzung möglichst zu Zeiten erfolgt, in denen ausreichend Beförderungskapazitäten zur Verfügung stehen.

5.2 Ausgaben

Schleswig-Holstein verwendet die Regionalisierungsmittel im Einklang mit dem Regionalisierungsgesetz vorrangig für die Finanzierung des SPNV und in geringerem Umfang für Projekte des übrigen ÖPNV. So erhielt Schleswig-Holstein im Jahr 2025 rund 385 Mio. € Regionalisierungsmittel (ohne die gesonderten Mittel nach § 9 RegG zur Co-Finanzierung des Deutschlandtickets durch den Bund). Von diesen wurden circa 376 Mio. € für die Finanzierung der in den SPNV-Verkehrsverträgen fixierten Leistungen aufgewendet. Weitere Regionalisierungsmittel wurden für Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV an die Kreise und kreisfreien Städte weitergeleitet. Außerdem wurden insbesondere Regiekosten von hvv und NAH.SH, Tarifmaßnahmen sowie Planungsleistungen und Investitionen für den SPNV finanziert.

Die an die DB InfraGO zu entrichtenden Infrastrukturnutzungsentgelte sind eine wesentliche Kostenposition des SPNV. Im Jahr 2025 machten diese 55 Prozent der für die SPNV-Verträge aufgewendeten Mittel aus. Im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ist festgelegt, dass diese Kosten jährlich nicht stärker als um drei Prozent steigen dürfen. Damit ist sichergestellt, dass die Regionalisierungsmittel nicht schleichend ihre Kaufkraft verlieren (Trassenpreisbremse).

Bislang konnten keine Regelungen bei den Trassenentgelten verankert werden, die Mehrbestellungen erleichtern. So bleibt es weiterhin dabei, dass beispielsweise der Übergang vom Stunden- zum Halbstundentakt faktisch eine Verdoppelung der Trassen- und Stationsentgelte verursacht, obwohl die Kosten des Betriebs von Netz und Stationen nahezu gleich bleiben. Das derzeit gültige Anreizsystem, das im ersten Jahr nach Betriebsaufnahme einen Rabatt von 20 Prozent gewährt, ist nicht dazu geeignet, Angebotsausweitungen – die in der Regel für mindestens zehn Jahre bestellt werden – leichter finanzierbar zu machen. Eine sinnvolle Alternative wäre ein Grenzkostenansatz für Mehrbestellungen.

Die gemäß den Verkehrsverträgen vom Land zu leistenden Abgeltungsbeträge an die EVU steigen. Ursache sind neben den oben genannten Trassenpreissteigerungen insbesondere höhere Kosten für Personal und Energie. Diese sind infolge des Ukraine-Kriegs im Jahr 2022 deutlich überproportional gestiegen und in den Folgejahren nur zum Teil wieder auf das Vorkriegsniveau gesunken. Es ist zu erwarten, dass die Kosten für Energie und Personal weiter stärker steigen als Regionalisierungsmittel und Erlöse. Dadurch werden sich die Bestellerentgelte erhöhen und so den finanziellen Spielraum des Landes weiter einschränken.

5.3 Verträge und Vergaben im SPNV

5.3.1 Wettbewerb in Schleswig-Holstein

Im sogenannten Bestellermarkt des SPNV werden Verkehrsverträge in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben. In Schleswig-Holstein hat der Wettbewerb dabei in der Regel sowohl zu Qualitätsverbesserungen als auch zu Kostensenkungen geführt. Damit auch in zukünftigen Vergabeverfahren wettbewerbliche Angebotspreise erreicht werden können, ist das Land darauf angewiesen, dass sich möglichst viele Bieter an den Vergabeverfahren beteiligen. Die Hürden für einen Markteintritt im SPNV und die damit verbundenen Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind jedoch hoch. Seit Langem bieten die Aufgabenträger in Deutschland Finanzierungsgarantien in Vergabeverfahren an, um es einer möglichst großen Zahl von Bietern zu ermöglichen, ein Angebot abzugeben. Auch Schleswig-Holstein hat diese Instrumente genutzt und den EVU damit Risiken abgenommen.

Gleichzeitig sind in den letzten Jahren – bundesweit – Qualitätsprobleme aufgetreten. Die Ursachen sind unterschiedlich und können nur zum Teil durch die Gestaltung von Verkehrsverträgen und Vergaben abgemildert werden. So sind etwa eine überalterte und insbesondere in den Knoten zu gering dimensionierte Eisenbahninfrastruktur ein deutschlandweites Phänomen, ebenso wie der Fachkräftemangel, der auch branchenübergreifend erkennbar ist.

Für die Vergaben sind in Schleswig-Holstein folgende Randbedingungen zu beachten: Grundsätzlich sind wegen steigender Personal- und Energiekosten sowie wegen abnehmender Bieterzahlen künftig weiter steigende Preise als Ergebnis von wettbewerblichen Vergaben denkbar. Es muss daher Ziel des Landes sein, die Anzahl der in Schleswig-Holstein tätigen EVU hochzuhalten, damit langfristig ein effektiver Wettbewerb dazu führt, dass die Preise möglichst wenig steigen. Dafür ist es unter anderem wichtig, dass Schleswig-Holstein in der Branche seinen guten Ruf als einer der wettbewerbsorientierten und pragmatischen Aufgabenträger wahrt. Die Vergaben des Landes Schleswig-Holstein stehen heute in Konkurrenz zu vielen weiteren – oft größeren und damit attraktiveren – Vergaben anderer Bundesländer ohne den Nachteil einer Halbinsellage. In Summe bedeutet dies, dass Schleswig-Holstein die Vergaben und Verkehrsverträge weiterhin wettbewerbsorientiert gestalten muss, ohne Kundeninteressen aus dem Blick zu verlieren.

5.3.2 Verträge

Bei jeder neuen Vergabe werden die Erfahrungen aus vorigen Verfahren ausgewertet und bei den Ausschreibungen der Verkehrsverträge berücksichtigt. Hierbei wird auch geprüft, inwieweit über Vergaben und Verträge noch stärker ein hohes Qualitätsniveau bewirkt werden kann. Im Folgenden werden wesentliche Schwerpunkte für die nächsten Vergaben genannt:

Qualität im Bereich Fahrzeuge und Fahrbetrieb

Seit Langem setzt das Land ein Qualitätsmanagementsystem ein, in dessen Rahmen die Kundinnen und Kunden nach ihrer Zufriedenheit befragt werden und das tägliche Angebot mit Tests vor Ort überprüft wird. Das Qualitätsmanagementsystem wird im Vertragsmanagement der NAH.SH zunehmend durch einen intensiven Qualitätsdialog mit den EVU ergänzt.

Ein Instrument, um die Qualität von Betrieb und Infrastruktur zu sichern, sind die Verkehrsverträge. Darin sind die Pönalsysteme so zu gestalten und zu gewichten, dass sie einerseits wirtschaftlich wirksame Anreize setzen, aber andererseits nicht dazu führen, dass hohe Pönalrisiken eingepreist oder dass Bieter von der Teilnahme an Vergabeverfahren abgeschreckt werden. Für die Qualitätssteuerung sind die laufenden Prozesse zu evaluieren und fortzuschreiben.

Erlösverantwortung

Die Verkehrsverträge werden derzeit vom Netto- auf das Bruttoprinzip umgestellt. In Verkehrsverträgen nach dem Nettoprinzip lassen sich die EVU festgelegte Erlöse anrechnen. Die Chance und das Risiko, dass die tatsächlichen Erlöse höher oder niedriger ausfallen, liegt damit bei den Unternehmen. In Verkehrsverträgen nach dem Bruttoprinzip lassen sich die EVU die tatsächlichen Erlöse anrechnen. Die Chance und das Risiko, dass die tatsächlichen Erlöse die im Vorhinein angenommenen Planwerte übersteigen oder unterschreiten, liegen damit beim Land. Mit dem Brutto-Prinzip erhält das Land mehr Einfluss auf die Tarifgestaltung. Zudem lassen sich neue pauschale Tarifangebote wie insbesondere das Deutschlandticket in Bruttoverträgen deutlich besser abbilden. Die Umstellung hat relevante Auswirkungen auf die Qualitätssteuerung und die nötige Anreizstruktur. Gleichzeitig ergeben sich für die NAH.SH neue Aufgaben, da ihr die Verantwortung für das Erlösmanagement zukommt. Dazu zählen das Controlling und die Steuerung von Erlösen, die Erlössicherung bei der Einnahmenaufteilung in den Verbünden, die Sicherung von Vertriebsqualität sowie Fahrscheinkontrollen. Da Veränderungen bei den Erlösen mit dem Bruttoprinzip direkt im Landeshaushalt wirksam werden, verringert sich für das Land die Planungssicherheit bei der Finanzierung des SPNV, sodass ein Erlösrisikomanagement nötig ist. Dadurch erhöht sich der Aufwand für die Abschätzung künftig verfügbarer Mittel sowie für die Planung und die operative Bewirtschaftung des Landeshaushalts. Eine Veränderung der Erlöshöhe ist mit der Umstellung auf das Bruttoprinzip zunächst nicht verbunden.

Fahrzeugfinanzierung

Mit der ZUG.SH hat das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2024 eine Landesanstalt gegründet, die Fahrzeuge für den SPNV in Schleswig-Holstein finanziert und bereitstellt. Damit hat das Land auf Veränderungen im Banken- und Finanzierungsmarkt reagiert und kann diese Aufgabe nun eigenständig und zu günstigen finanziellen Konditionen gewährleisten. Dem Mehraufwand der neuen Anstalt stehen geringere am Markt einkaufende Leistungen, weniger komplexe Verkehrsverträge und finanzielle Einsparungen gegenüber. Zum ersten Mal wird die ZUG.SH für die Fahrzeuge in den neuen, ab 2027 geltenden Verkehrsverträgen für die Netze Mitte und Süd-West eingesetzt. Bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen und Vergaben von Verkehrsverträgen wird das Land jeweils im Einzelfall prüfen, ob und inwieweit die ZUG.SH Aufgaben im Zusammenhang mit der Finanzierung und Bereitstellung von Fahrzeugen (zum Beispiel bei einer eventuellen Nachbestellung von BEMU-Fahrzeugen) übernimmt.

Durch Finanzierungsgarantien für Fahrzeuge, die Marktstandard und Voraussetzung für eine hohe Bieterbeteiligung bei Vergaben sind, erhält das Land dauerhaft planbaren Zugriff auf hochwertige Fahrzeuge zu derzeit günstigen Finanzierungsbedingungen. Gleichzeitig sind Finanzierungsgarantien aufwendige und komplexe Vertragsinstrumente, die das Land langfristig binden und einen erhöhten Aufwand für das Vertragsmanagement nach sich ziehen.

Fahrzeuginstandhaltung

Finanzierungsgarantien für Fahrzeuge werden in den Verkehrsverträgen meistens auch mit einer Wiedereinsatzgarantie verbunden. Das heißt, das Land setzt die Fahrzeuge auch in einem Folgevertrag weiter ein. Falls ein anderes EVU diesen Folgevertrag erhält, müssen die Fahrzeuge vom vorherigen an das nachfolgende EVU übergehen.

Erfahrungen Schleswig-Holsteins und auch anderer Aufgabenträger in Deutschland haben gezeigt, dass der Fahrzeugübergang von einem auf ein anderes EVU schwierig sein kann, wenn damit gleichzeitig die Instandhaltungsverantwortung übergeht. Die mit dem Fahrzeugzustand verbundenen finanziellen Risiken bergen ein hohes Konfliktpotenzial, dem durch eine kooperative Zusammenarbeit grundsätzlich konkurrierender Unternehmen begegnet werden muss. Andere Konzepte für Wiedereinsatzgarantien beinhalten die Instandhaltung durch einen Dritten – meistens den Fahrzeughersteller. Derzeit sammeln Aufgabenträger in Deutschland erste Betriebserfahrungen mit der Herstellerinstandhaltung. Schleswig-Holstein nutzt dieses Modell aktuell bei den Akkuzügen und künftig mit den Verkehrsverträgen für die Netze Mitte und Süd-West. Für künftige Vergabeverfahren sind diese Erfahrungen zu evaluieren. Inwieweit die Herstellerinstandhaltung bei den EVU auf Akzeptanz stößt, ist ebenfalls zu beachten, da das Modell für die Unternehmen mit einer deutlich geringeren Wertschöpfungstiefe verbunden ist.

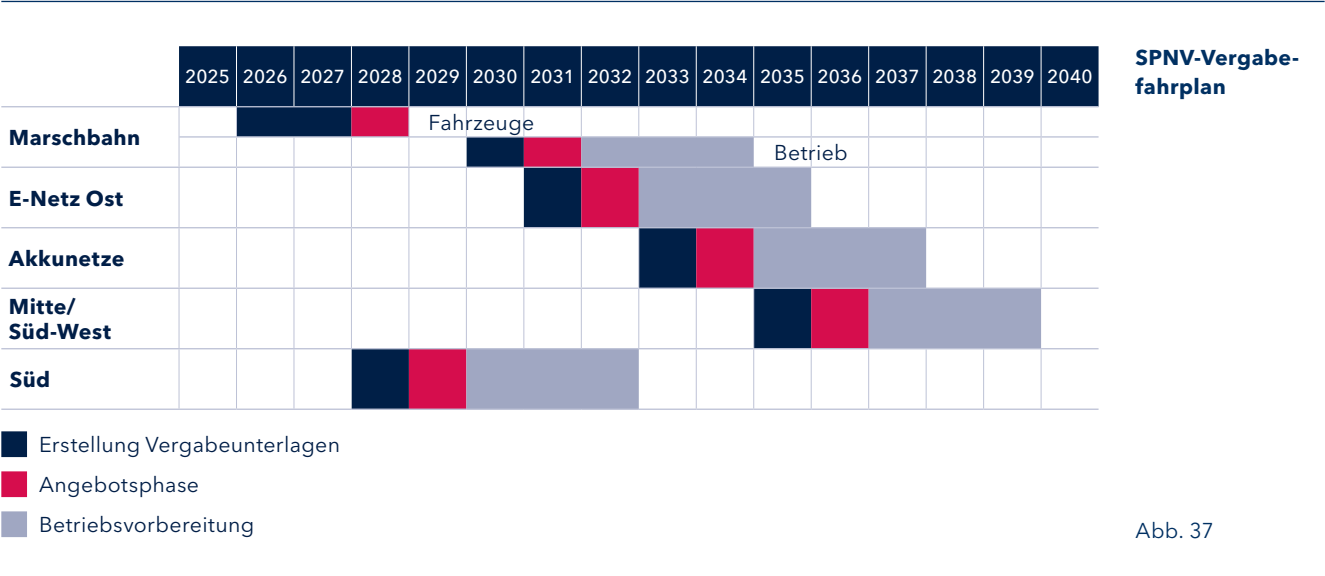
5.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan

Das Land hat seine SPNV-Leistungen in verschiedene Verkehrsverträge aufgeteilt. Deren Leistungsumfang (Zugkilometer und Personenkilometer) ist so bemessen, dass er für Bieter möglichst attraktiv ist. Die Verträge werden zeitlich gestaffelt vergeben. Dadurch wird der Aufwand für Vergabeverfahren sowohl für das Land als auch für die bietenden Verkehrsunternehmen auf unterschiedliche Zeiträume verteilt.

Die SPNV-Verkehrsverträge des Landes Schleswig-Holstein haben in der Regel eine Laufzeit von circa 10 bis 15 Jahren. Diese langen Laufzeiten tragen dem Umstand Rechnung, dass sowohl die Vergabeverfahren als auch die Betriebsvorbereitung mit hohen Einmalkosten verbunden sind. Die zu erwartende Nutzungsdauer der eingesetzten Fahrzeuge, die in der Regel rund 30 Jahre beträgt, erstreckt sich auf zwei oder drei Vertragsperioden.

Teilweise werden mehrere Verkehrsverträge in einem gemeinsamen Vergabeverfahren in mehreren Losen vergeben. Dies gilt insbesondere dann, wenn die gleichen Fahrzeuge eingesetzt werden. Das ist zum Beispiel bei den Verkehrsverträgen für die drei Akkunetze der Fall.

Im Folgenden wird der aktuelle Stand des Vergabefahrplans dargestellt, wobei jede Zeile einem Vergabeverfahren mit teilweise mehreren Losen entspricht.



5.4 Einschätzung zur Finanzierbarkeit der LNVP-Projekte

Alle im LNVP vorgestellten Projekte sollten nach Möglichkeit umgesetzt werden. Zur Priorisierung sind diese Projekte in die drei Kategorien „gesetzt“, „zu planen“ und „zu untersuchen“ eingeordnet.

Im Hinblick auf die Finanzierung werden die gesetzten Projekte auf Basis der aktuellen Finanzplanung als voraussichtlich finanzierbar bewertet und können voraussichtlich umgesetzt werden. Die zu planenden Projekte werden mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen planerisch vorbereitet, sodass sie je nach zur Verfügung stehenden Finanzmitteln umgesetzt werden können. Die zu untersuchenden Maßnahmen werden genauer betrachtet, um zum nächsten LNVP eine Entscheidungsgrundlage zu haben.

Aufgrund der variablen Finanzierbarkeit kann es sich im Einzelfall ergeben, dass bislang nur in „zu planend“ kategorisierte Maßnahmen vor einer „gesetzten“ Maßnahme realisiert werden (können), da bei gleicher Finanzierbarkeit eine geplante Maßnahme womöglich zeitlich schneller umgesetzt werden kann als eine gesetzte Maßnahme.

Eine Übersicht gibt die folgende Tabelle. Die Einteilung der Maßnahmen in drei Kategorien erfolgte datenbasiert anhand verschiedener Kriterien. Im Bereich der Infrastruktur wurden folgende Kriterien berücksichtigt: der Projektfortschritt, der Beitrag des Projekts zur Resilienz des Betriebs, der finanzielle Landesanteil, die Wirtschaftlichkeit des Projekts, der zu erwartende Fahrgastzuwachs und der Beitrag des Projekts zur Anbindung des ländlichen Raums. Für die Maßnahmen im Bereich Angebot waren die folgenden Kriterien ausschlaggebend: der Umsetzungshorizont, der Beitrag des Projekts zur Resilienz des Betriebs, die notwendigen zusätzlichen Zugkilometer als Berechnungsgrundlage für die zusätzlichen Betriebskosten, die Reisezeitverkürzung, der zu erwartende Fahrgastzu-

wachs sowie der Beitrag des Projekts zur Anbindung des ländlichen Raums. Bei Maßnahmen im Bereich der Stationen wurden folgende Kriterien angewandt: das zu erwartende Fahrgastpotenzial, die voraussichtlichen Baukosten, die betriebliche Umsetzbarkeit, der Beitrag des Projekts zur Anbindung des ländlichen Raums und Attraktivität der potenziellen SPNV-Anbindung im Vergleich zur Busanbindung.

Gesetzte Maßnahmen

Gesetzte Maßnahmen	Jährliche Kosten	Gesetzte Maßnahmen: Angebot
AKN Expresszug Norderstedt – Neumünster	7.200.000 €	
Einführung des „Preetz-Pendels“ (RB87) und Beschleunigung RB84 zum RE84	800.000 €	
Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg	6.500.000 €	
Kapazitätsausweitung beim RE1 Hamburg – Büchen	ab 2028 8.400.000 €	
Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen	11.000.000 €	
Kapazitätsausweitung Netz Süd-West durch neue Fahrzeuge	Teil des Verkehrsvertrags Netz Mitte/Süd-West	
Kapazitätserweiterung durch Doppeltraktion Neumünster – Norderstedt bei Baumaßnahmen	Nicht bezifferbar; abhängig von Sperrungen anderer Strecken	
Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Neumünster – Hamburg bei Baustellen	Nicht bezifferbar; abhängig vom Baustellengeschehen	
Neuer RE78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg	21.600.000 €	
Regio-S-Bahn Lübeck, Ast St. Jürgen (RS3)	1.300.000 €	
S4 Hamburg – Bad Oldesloe	2.900.000 €	
S5 Hamburg – Kaltenkirchen	8.000.000 €	
Verlängerung der RB61 nach Heide (Ersatz der RB62)	-1.300.000 €	
Verlängerung des RE7 nach Tinglev	Keine (RE7 ersetzt die bisherigen Züge der DSB)	
Verlängerung RB71 Hamburg – Wrist nach Kellinghusen	740.000 €	
Verlängerung RB75 Rendsburg – Seemühlen	220.000 €	
Verlängerung RB76 von Probsteierhagen bis Schönberger Strand	1.300.000 €	

Abb. 38

Gesetzte Maßnahmen	Inkl. folgender Stationen	Kosten	Landesanteil	Stand der Kosten	Gesetzte Maßnahmen: Infrastruktur
AKN Bahnsteigverlängerungen Nordabschnitt		7.000.000 €	7.000.000 €	2025	
Ausbau des Bahnknotens Elmshorn		445.000.000 €	10.000.000 €	2025	
Ausbau Hamburg – Bad Oldesloe (S4)	Ahrensburg-West	1.800.000.000 €	90.000.000 €	2018	
Ausbau Kiel – Preetz (Baustufe 2A Kiel – Lübeck)	Schwentinental Ostseepark; Preetz Nord; Preetz Krankenhaus	70.000.000 €	4.800.000 €	2025	
Ausbau Niebüll – Tondern (ETCS und Geschwindigkeitserhöhung)		11.000.000 €	11.000.000 €	2019	
Ausbau Norderstedt – Neumünster		30.000.000 €	10.000.000 €	2025	
Ausbau und Elektrifizierung Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe		273.000.000 € (für Baustufe 1)	70.500.000 €	2025	
Bahnsteigverlängerungen für den Betrieb im Netz Mitte		26.000.000 €	15.000.000 €	2025	
Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Marschbahn)		745.000.000 €	127.000.000 €	2026	
Elektrifizierung Niebüll – Dagebüll		17.000.000 €	2.000.000 €	2020	
Elektrifizierung und Ausbau Hamburg – Kaltenkirchen (S5)		270.000.000 €	36.000.000 €	2023	
Nachladeinfrastruktur für die AKN		Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Oberleitungsinselanlage für Akkuzüge in Eckernförde		10.000.000 €	1.000.000 €	2025	
Oberleitungsinselanlage für Akkuzüge in Bad Malente-Gremsmühlen		10.000.000 €	1.000.000 €	2025	
Reaktivierung Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen	Rendsburg-Kronwerk/Büdelisdorf; Rendsburg-Mastbrook; Rendsburg-Seemühlen	10.550.000 €	2.000.000 €	2020	
Reaktivierung Wrist – Kellinghusen	Kellinghusen	30.000.000 €	4.000.000 €	2025	
Signaltechnik und Bahnsteigmaßnahmen für Kuppeln von Zügen im Rahmen eines Flügelkonzepts für RE74 Jübek		1.500.000 €	1.500.000 €	2025	
Weiterführung der Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand	Passade; Fiefbergen; Schönberg; Schönberger Strand	86.000.000 €	30.000.000 €	2025	
Zweiter Bahnsteig Lübeck-St. Jürgen		1.500.000 €	1.500.000 €	2025	

Abb. 39

Gesetzte Maßnahmen
Bad Oldesloe Ost
Henstedt-Ulzburg West
Eckernförde Südstrand
Lindaunis

Gesetzte
Maßnahmen:
Stationen

Abb. 40

Zu planende Maßnahmen

Zu planende Maßnahmen	Inkl. folgender Stationen	Jährliche Kosten	Zu planende Maßnahmen: Angebot
Ausweitung Pendelzug Preetz Spätverkehre und Wochenende		1.200.000 €	
Direkte Anbindung der Flensburger Innenstadt		1.800.000 €	
Planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion		Zusätzliche Fahrzeuge gemäß Kosten des Verkehrsvertrags Netz Mitte/Süd-West	
RB Hamburg-Bergedorf – Geesthacht und RE Hamburg Hbf – Geesthacht		15.800.000 €	
Regio-S-Bahn Kiel, Ast Neumünster (RS1)		7.000.000 €	
Regio-S-Bahn Kiel, Ast Preetz (RS2)		3.500.000 €	
Regio-S-Bahn Kiel, Ast Rendsburg-Seemühlen (RS3)		9.500.000 €	
Regio-S-Bahn Kiel, Ast Eckernförde Krankenhaus (RS4)		6.700.000 €	
Regio-S-Bahn Kiel, Ast Schönberger Strand (RS5)		6.500.000 €	
Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Neustadt (RS1)	Sierksdorf HANSA-PARK	2.500.000 €	
Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Travemünde (RS2)		1.800.000 €	
Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Büchen (RS4)	Güster	11.200.000 €	
S-Bahn oder zusätzliche Regionalbahnen zwischen Pinneberg und Elmshorn		14.000.000 € – 20.000.000 €	
Stundentakt der RB63 zwischen Hohenwestedt und Heide		4.600.000 €	
Stundentakt Lübeck – Fehmarn auf der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung		9.900.000 €	
Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland (Pinneberg)		1.400.000 €	
Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland (Wedel)		1.400.000 €	
Verdichtung des Angebots zum Halbstundentakt Husum – Niebüll (– Westerland)		6.300.000 €	

Abb. 41

Zu planende Maßnahmen	Inkl. folgender Stationen	Kosten	Landesanteil	Stand der Kosten	Zu planende Maßnahmen: Infrastruktur
Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Heide		20.000.000 €	20.000.000 €	2025	
Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn)		27.000.000 € für Lph 1 und 2 als Teil der Elektrifizierungsmaßnahme, Kosten ab Lph 3 abhängig vom Maßnahmenumfang	Abhängig vom Maßnahmenumfang	2026	
Ausbau Elmshorn – Pinneberg	Elmshorn Süd; Pinneberg Nord	500.000.000 € bis 700.000.000	125.000.000 € bis 175.000.000 €	2020	
Ausbau Kiel – Neumünster (RS1)	Kiel-Meimersdorf; Neumünster-Tungendorf	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau Kiel – Preetz (RS2)	Kiel Berchtesgadener Straße; Kiel Wellseedamm	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau Kiel – Rendsburg-Seemühlen (RS3)	Kiel Mettenhof; Kiel Winterbeker Weg; Kiel Hamburger Chaussee	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau Kiel – Eckernförde Krankenhaus (RS4)	Kiel Hofholzallee; Kronshagen Schulzentrum; Neuwittenbek; Gettorf Süd; Eckernförde Pferdemarkt; Eckernförde Krankenhaus; Eckernförde Hauptstrand	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau Kiel – Schönberger Strand (RS5)		Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau Lübeck – Büchen (– Lüneburg)	Lübeck-Genin; Pogeez	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Bad Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand, Baustufe 1		9.000.000 €	9.000.000 €	2024	
Knoten Flensburg mit zentralem Innenstadtbahnhof	Flensburg CITTI-Park; Flensburg-Fördepark; Flensburg Exe; Flensburg-Zentralkrankenhaus; Flensburg-Tarup; Harrislee; Flensburg-Weiche; Flensburg Innenstadtbahnhof	27.000.000 € bis 70.000.000 €	Bis zu 20.000.000 €	2016	
Reaktivierung Geesthacht – Hamburg	Bergedorf Innovationspark; Bergedorf Ost; Börnsen; Eschburg; Geesthacht Nord; Geesthacht Düneberg; Geesthacht Zentrum; Geesthacht Elbuferstraße	177.500.000 €	30.000.000 €	2024	

Abb. 42

Zu planende Maßnahmen		Zu planende Maßnahmen: Stationen
Alt Duvenstedt	Itzehoe Wellenkamp	
Eggebek	Kiebitzreihe	
Elmshorn Nord	Neuwittenbek	
Elmshorn West	Risum-Lindholm	
Hattstedt	Schuby	
Hemmingstedt	Vaale	
Husum Nord		
		Abb. 43

Zu untersuchende Maßnahmen

Zu untersuchende Maßnahmen	Jährliche Kosten	Zu untersuchende Maßnahmen: Angebot
Angebotsausweitung zwischen Hamburg und Lübeck durch einen weiteren stündlichen RE mit veränderter Haltepolitik	14.500.000 €	
Beschleunigung des RE6 Elmshorn – Itzehoe – Westerland	-1.500.000 €	
Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg	Zusätzliche Fahrzeuge gemäß Kosten des Verkehrsvertrags Netz Mitte/ Süd-West	
Neue RB Plön – Neumünster	7.000.000 €	
RB Hamburg – Pinneberg – Uetersen	5.000.000 €	
Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Malente (RS5)	19.200.000 €	
Verbesserter Taktverkehr auf Linie A3	Voraussichtlich unverändert	
Verlängerung RB73 Eckernförde – Kappeln und Flügel nach Flensburg	12.000.000 €	

Abb. 44

Zu untersuchende Maßnahmen	Inkl. folgender Stationen	Kosten	Landesanteil	Stand der Kosten	Zu untersuchende Maßnahmen: Infrastruktur
Ausbau Ahrensburg – Bargteheide (drittes Gleis)		Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Lübeck, Stufe 2B	Malente Nord; Malente Ost; Malente Markt; Eutin Gewerbegebiet; Süsel-Bockholt; Scharbeutz-Gleschendorf; Ratekau-Techau	400.000.000 €	100.000.000 €	2025	
Drittes und viertes Gleis Lübeck – Bad Schwartau Waldhalle		Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Reaktivierung Neumünster – Ascheberg	Neumünster-Christianstraße; Wankendorf	40.000.000 €	4.000.000 €	2018	
Reaktivierung Süderbrarup – Kappeln	Scheggerott	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Reaktivierung Uetersen – Tornesch	Uetersen; Uetersen Ost; Uetersen Bierbahnhof; Tornesch Rathaus	Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		
Streckenverkürzung Elmshorn – Horst – Itzehoe		Noch nicht ermittelt	Noch nicht ermittelt		

Abb. 45

Zu untersuchende Maßnahmen	Zu untersuchende Maßnahmen: Stationen
Bad Segeberg Ost	
Bad Segeberg West	
Mildstedt-Rosendahl	
Neumünster Rendsburger Straße	
Ohrstedt	
Weddingstedt	

Abb. 46

6 Schlusswort

Der öffentliche Nahverkehr ist in den vergangenen Jahren deutlich attraktiver geworden. Das Deutschlandticket, das flexible und bundesweite Reisen ermöglicht, hat für Fahrgastrekorde gesorgt. Auch der Modal Split zeigt, dass sich der ÖPNV positiv entwickelt. Es gibt jedoch noch erhebliche Potenziale.

Diese sollen mit dem LNVP 2027-2031 gehoben werden: Ein breites Spektrum an Maßnahmen dient dazu, die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Das Hauptanliegen ist dabei der Ausbau des Angebots im SPNV: Nur durch mehr Sitzplätze in den Zügen und durch dichtere Taktungen kann den gestiegenen Fahrgastzahlen und zukünftigen Bedarfen Rechnung getragen werden. Und nur durch neue Verbindungen lassen sich mehr Orte im Land besser anbinden.

Die Laufzeit dieses LNVP wird von einer Vielzahl von Herausforderungen geprägt sein. Höhere Planungs- und Baukosten sorgen dafür, dass begrenzte Finanzmittel schneller ausgeschöpft werden. Der hohe Bedarf bei der Instandhaltung und die Generalsanierungen der Hochleistungskorridore binden Personalkapazitäten. Baumaßnahmen sorgen für einen angespannten Betrieb und schränken den Komfort der Fahrgäste ein.

Gleichzeitig werden in den kommenden fünf Jahren spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste erreicht. Die Ausbauten auf der Strecke Hamburg – Bad Oldesloe sowie auf der Strecke Hamburg – Kaltenkirchen werden fertiggestellt und die Linien S4 und S5 eingeführt. Dadurch gibt es im Zulauf auf Hamburg mehr Verbindungen. Zugleich wird die Verbindung zwischen Norderstedt und Neumünster durch den Expresszug gestärkt und der Anschluss an Kiel verbessert. Auch im Osten des Landes wird den Fahrgästen mit der neuen Linie RB87 eine neue Verbindung zur Verfügung stehen. Dieses sogenannte Preetz-Pendel ermöglicht zugleich die Beschleunigung der RB84 und damit halbstündlich eine schnelle Verbindung zwischen Kiel und Lübeck. Im Netz Mitte/Süd-West werden neue Fahrzeuge eingesetzt, sodass sich die Kapazitäten zwischen Hamburg und Itzehoe deutlich erhöhen.

Durch Reaktivierungen werden neue Potenziale erschlossen: Die Verbindung von Kiel zum Schönberger Strand wird vollständig in Betrieb genommen und die RB75 nach Rendsburg-Seemühlen verlängert. Nach dem Umbau der Stationen Nortorf, Bordesholm und St. Michaelisdonn werden nahezu alle Stationen im Land barrierefrei sein. Gleichzeitig wird die Planung bei den großen Projekten vorangetrieben, beispielsweise für die Elektrifizierung der Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland, für die Elektrifizierung und den Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe oder für den Umbau des Knotens Elmshorn.

Der LNVP enthält darüber hinaus eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die das Angebot umfassend erweitern könnten. Langfristig ließe sich damit der Anteil des ÖPNV im Modal Split signifikant erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind wesentliche finanzielle Weichenstellungen insbesondere auf Bundesebene erforderlich, für die das Land Schleswig-

Holstein sich auch weiterhin einsetzen wird. Notwendig ist das gemeinsame Engagement aller Akteure, damit die Verkehrswende trotz aller beschriebenen Herausforderungen gelingt.

7 Anhang

7.1 Erreichbarkeitsanalyse: Methodik

Das auf räumliche Analysen, Datenintegration und Entwicklung räumlicher Anwendungen spezialisierte Unternehmen Plan4Better hat im Auftrag der NAH.SH die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Schleswig-Holstein berechnet.

Die Bewertung der ÖV-Güte basiert auf Fahrplandaten aller Bushaltestellen und Bahnstationen aus dem Frühjahr 2025 sowie Bevölkerungszahlen (Zensus) aus dem Jahr 2022. Im ersten Schritt werden sogenannte Stationskategorien für jede Haltestelle festgelegt. Diese richten sich nach der Häufigkeit der Abfahrten und der Art des Verkehrsmittels (zum Beispiel Bahn oder Bus), wie folgende Tabelle zeigt.

Häufigkeit	Bahnhof	Bus/On-Demand	Erreichbarkeits-analyse: Einteilung Stationskategorie
< 5 Minuten	I	II	
5 ≤ x < 10 Minuten	I	III	
10 ≤ x < 20 Minuten	II	IV	
20 ≤ x < 40 Minuten	III	V	
40 ≤ x < 60 Minuten	IV	VI	
60 ≤ x < 120 Minuten	V	VII	

Abb. 47

Ausgewertet wurde nur der Zeitraum an einem Werktag zwischen 6 und 20 Uhr, um die grundsätzliche Anbindung aller Kommunen und Gemeinden abbilden zu können. Auswertungen anderer Zeitscheiben sind grundsätzlich sinnvoll, um die Anbindung entsprechend von bestimmten Reisezwecken (zum Beispiel Arbeit, Freizeit) darzustellen. Sie sind hier jedoch nicht Gegenstand der Untersuchung. Anschließend wird für jede Stationskategorie berechnet, in welcher Qualität das umliegende Gebiet in definierten Radien erschlossen ist. Die Flächen werden folgend in ÖV-Güteklassen von A (sehr gute ÖV-Erschließung) bis F (nur grundlegende Erschließung) eingeteilt. Die Einteilung basiert auf der Stationskategorie und dem Einzugsradius der Haltestelle anhand nachfolgender Tabelle.

Kategorie	< 300 m	300 - 500 m	501 - 750 m	751 - 1.000 m	Erreichbarkeits- analyse: Güte- klasseneinteilung
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	-	
VI	E	F	-	-	
VII	F	-	-	-	

Abb. 48

Durch die Verschneidung dieser Erschließungsflächen mit den Bevölkerungsdaten lässt sich ermitteln, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner mit den unterschiedlichen Güteklassen erreicht werden.

Anruf-Linienverkehre wurden anhand ihrer Fahrplanabfahrten berücksichtigt. On-Demand-Verkehre waren im Erhebungszeitraum im Frühjahr 2025 in der Schleiregion, in Rendsburg, Nordfriesland, Lübeck, Neumünster sowie in den südlichen Kreisen verfügbar. Da diese Verkehre keinem festen Fahrplan folgen und während des Angebotszeitraums flexibel gebucht werden konnten, wurde für die jeweiligen Gebiete angenommen, dass im Durchschnitt eine Abfahrt pro Stunde an jeder statischen und virtuellen Haltestelle erfolgt.

7.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Verkehrsleistung im SPNV in Schleswig-Holstein in Personenkilometern (2014-2024)	8
Abb. 2 Querschnittsbelastung im SPNV im Jahr 2024	9
Abb. 3 Durchschnittliche Ein- und Ausstiege im SPNV in Schleswig-Holstein pro Tag (2024)	10
Abb. 4 Anzahl verkaufter Deutschlandtickets in Schleswig-Holstein	11
Abb. 5 Zielgruppentickets in Schleswig-Holstein	12
Abb. 6 Fallbeispiel: Sörup ist Bahnhof des Jahres	22
Abb. 7 Darstellung der noch nicht barrierefreien Bahnstationen in Schleswig-Holstein	24
Abb. 8 Marschbahn: taktile Information in den Fahrzeugen	25
Abb. 9 Fahrt eines Akkuzugs über die Schwentinebrücke nach Kiel-Oppendorf	27
Abb. 10 Smile 24: On-Demand-Verkehr als Schlüssel für ein dichtes ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum	30
Abb. 11 On-Demand-Verkehre und andere flexible Bedienformen in Schleswig-Holstein	32
Abb. 12 Angebotsqualität des Nahverkehrs auf Ebenen von Gemeinden in Schleswig-Holstein 2025	33
Abb. 13 Anteil Einwohnerinnen und Einwohner mit Güteklasse des öffentlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein 2025	34
Abb. 14 Entwicklung der Pünktlichkeitswerte zwischen 2021 und 2024	35
Abb. 15 Modal Split in Schleswig-Holstein	41
Abb. 16 Entwicklung der Pünktlichkeitswerte zwischen 2021 und 2024	43
Abb. 17 Angebot: gesetzte Maßnahmen	57
Abb. 18 Angebot: zu planende Maßnahmen	58
Abb. 19 Angebot: zu untersuchende Maßnahmen	59
Abb. 20 Zielzustand der Regio-S-Bahn Kiel	68

Abb. 21 Zielzustand der Regio-S-Bahn Lübeck	71
Abb. 22 Neue RB Plön – Neumünster	77
Abb. 23 Infrastruktur: gesetzte Maßnahmen	80
Abb. 24 Infrastruktur: zu planende Maßnahmen	81
Abb. 25 Infrastruktur: zu untersuchende Maßnahmen	82
Abb. 26 Übersichtskarte Stationen Neumünster – Bad Oldesloe	90
Abb. 27 Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn)	104
Abb. 28 Neuordnung Flensburger Bahnstruktur	113
Abb. 29 Realisierungsstufen Stadtbahn Kiel, Stand: 2025	128
Abb. 30 Maßnahmenliste Ersatzverkehr	130
Abb. 31 Rendsburg: integrierte Wegeleitung für den Ersatzverkehr	132
Abb. 32 Stationen: gesetzte, zu planende und zu untersuchende Maßnahmen	139
Abb. 33 Maßnahmenliste Barrierefreiheit	141
Abb. 34 Infrastruktur: technische und funktionale Anforderungen für Barrierefreiheit	142
Abb. 35 Übersicht über die in Schleswig-Holstein verkehrenden Schienenfahrzeuge mit ihren Eigenschaften der Barrierefreiheit	144
Abb. 36 Blindenleittreifen	145
Abb. 37 SPNV-Vergabefahrplan	163
Abb. 38 Gesetzte Maßnahmen: Angebot	164
Abb. 39 Gesetzte Maßnahmen: Infrastruktur	165
Abb. 40 Gesetzte Maßnahmen: Stationen	166
Abb. 41 Zu planende Maßnahmen: Angebot	167
Abb. 42 Zu planende Maßnahmen: Infrastruktur	168

Abb. 43 Zu planende Maßnahmen: Stationen	169
Abb. 44 Zu untersuchende Maßnahmen: Angebot	170
Abb. 45 Zu untersuchende Maßnahmen: Infrastruktur	171
Abb. 46 Zu untersuchende Maßnahmen: Stationen	171
Abb. 47 Erreichbarkeitsanalyse: Einteilung Stationskategorie	174
Abb. 48 Erreichbarkeitsanalyse: Güteklasseneinteilung	175

7.3 Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AKN	Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BEMU	Battery Electric Multiple Unit (Akkutriebwagen)
BKZ.SH	Breitband-Kompetenzzentrum Schleswig-Holstein
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DB	Deutsche Bahn
DB InfraGO	Infrastrukturtochter der Deutschen Bahn in Rechtsform einer Aktiengesellschaft, GO steht für Gemeinwohlorientierung
DEEZ	Deutschlandweite Echtzeitdaten
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW/DSTW	Elektronische oder digitale Stellwerke
ETCS	European Train Control System, europäisches Zugbeeinflussungssystem
EV	Ersatzverkehr
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FBQ	Fehmarnbeltquerung
FIS	Fahrgastinformationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundesprogramm)
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Landesprogramm)

GWB	Gleiswechselbetrieb
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVO	Hydrotreated Vegetable Oils (hydrierte Pflanzenöle, Kraftstoff)
HVZ	Hauptverkehrszeit
IMPULS	Infrastrukturmodernisierungsprogramm für unser Land Schleswig-Holstein
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LST	Zugleit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
NBE	nordbahn Eisenbahngesellschaft mbh & Co. KG
NEG	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH
NE-Bahn	Nichtbundeseigene Eisenbahn
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
OdeS	(Gutachten) Optimierung des Schienenverkehrs in SH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
P+R	Park and Ride

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RS	Regio-S-Bahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SMILE24	Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 (Projektkronym)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEP	Tarifentwicklungsplan
TSI PRM	Technical Specifications for Interoperability – Persons with Disabilities and with Reduced Mobility (technische Spezifikationen für die Interoperabili- tät in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität)
VDV736	Informationsstandard für Störungsinformationen
VV	Verkehrsvertrag
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer
ZUG.SH	Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts

7.4 Impressum

Herausgeber	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel
Verfasser	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Karten, Lektorat	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel
Gestaltung und Satz	boy Strategie und Kommunikation GmbH, Knooper Weg 51, 24103 Kiel

Herausgeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel
poststelle@wimi.landsh.de | www.schleswig-holstein.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der schleswig-holsteinischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Personen, die Wahlwerbung oder Wahlhilfe betreiben, im Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.