



**Überlegungen und Vorschläge von VCD und von PRO BAHN
zur Weiterentwicklung des Fernverkehrs und des Nahverkehrs
in Schleswig-Holstein in den Jahren 2017 bis 2022**

Fortführung des Stationsprogramms

Der barrierefreie Ausbau, die Modernisierung und die Reaktivierung von Bahnstationen werden in einem weiteren Stationsprogramm fortgesetzt, um den Anteil barrierefreier Bahnstationen sowie die Attraktivität der Bahnstationen weiter zu erhöhen und bisher nicht vom Verkehrsträger Bahn erschlossene Gebiete von Gemeinden und Städten an die Bahn anzubinden.

Bei der Schaffung barrierefreier Bahnstationen sollte stärker als bisher auf die Errichtung von Rampen statt Fahrstühlen und auf den Bahnstrecken abseits der Magistralen auf die Errichtung ebenerdiger Reisendenüberwege gesetzt werden.

Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplanes in Schleswig-Holstein

Der Integrale Taktfahrplan in Schleswig-Holstein, der Schleswig-Holstein-Takt, sollte dergestalt weiterentwickelt werden, dass in Flensburg ein neuer Richtungs-Knoten und in Kiel sowie in Neumünster ein Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 eingerichtet wird. Der Taktknoten Lübeck zur Minute 00 sollte hinsichtlich seiner teilweise langen Umsteigezeiten optimiert werden.

Bei der Einrichtung eines Taktknotens Hamburg Hauptbahnhof sollte geprüft werden, inwiefern in Hamburg Hauptbahnhof endende Regionalexpress-Linien aus Schleswig-Holstein und aus Niedersachsen sinnvoll durchgebunden werden können.

Ausbau des Umweltvorteils des Nahverkehrs auf der Schiene

Die von Land und NAH.SH begonnene Ausschreibung neuer Triebwagen mit innovativen Antriebssystemen wird fortgesetzt. Die neuen Triebwagen sollten mindestens einen elektrischen Antriebsstrang umfassen und sich hinsichtlich der Ausgestaltung des Fahrkomforts und Reisekomforts an den für das Wettbewerbsnetz Mitte beschafften Triebwagen orientieren. Höhere Investitionskosten für die Beschaffung der neuen Triebwagen mit innovativen Antriebssystemen sollten nicht durch den Verzicht auf den Ausbau des Verkehrsangebotes beziehungsweise einer Reduzierung des Verkehrsangebotes kompensiert werden.

Weiter sollte in Anlehnung an das schleswig-holsteinische Elektrifizierungsprogramm der Jahre 1991 bis 1998 die Elektrifizierung der Bahnstrecken Westerland – Itzehoe und Kiel – Lübeck geprüft werden.

Fortführung der Reaktivierung von Bahnstrecken

Die Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken Fockbek – Rendsburg, Kiel – Schönberger Strand und Kellinghusen – Wrist werden fortgeführt und die Reaktivierung der Bahnstrecken realisiert.

Mit den Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken werden aufeinander abgestimmte Bahn-Bus-Konzepte entwickelt und realisiert, die eine Verbesserung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr insgesamt bewirken.

Prüfung der Reaktivierung von weiteren Bahnstrecken

Die Prüfung der Reaktivierung der Bahnstrecken Niebüll – Flensburg, Neumünster – Ascheberg, Uetersen – Tornesch und Nettelburg – Geesthacht wird fortgeführt, eine Reaktivierung der Bahnstrecken Brunsbüttel – Wilster und Hohenlockstedt – Kellinghusen sollte geprüft und ein Dialog mit den entsprechenden Gemeinden und Städten, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den Umwelt- und Verkehrsverbänden realisiert werden.

Sicherung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum

Die Landesverordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen sollte dergestalt fortgeschrieben werden, dass sowohl die Einführung eines Landesbus-Netzes als auch der weitere Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich der Einführung alternativer Bedienungsformen in den kreisfreien Städten und den Kreisen gesichert wird.

Die Integration des Busverkehrs in den Integralen Taktfahrplan des Bahnverkehrs sollte verbindlich festgeschrieben werden. Die Verknüpfung des Integralen Taktfahrplans des Bahnverkehrs und des Integralen Taktfahrplans des Busverkehrs sollte fahrgastfreundlicher, verlässlicher und zuverlässiger werden.

Die Federführung der Beratung der Kreise bei der Planung und der Einführung alternativer Bedienungsformen sollte bei der NAH.SH liegen.

Einführung eines Norddeutschland-Tarifes

Zur Anpassung der unterschiedlichen Tarifbestimmungen und zur Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems sollte die Einführung eines gemeinsamen Norddeutschland-Tarifes der Bundesländer Schleswig-Holstein, Freie und Hansestadt Hamburg, Hansestadt Bremen und Niedersachsen eingeführt werden, der auch die Ostfriesischen Inseln und die Nordfriesischen Inseln umfasst.

Die Einführung des gemeinsamen Norddeutschland-Tarifes sollte auch die Einführung einheitlicher Tarifbestimmungen zur Anerkennung von Rabattkarten wie der Bahncard, den Ausbau des Job-Tickets und die Ergänzung des gemeinsamen analogen Ticketings durch die Einführung eines gemeinsamen digitalen Ticketings umfassen.

Einführung eines landesweiten Auszubildenden-/ Semester-Tickets

Für junge Menschen im Übergang von der schulischen Ausbildung über den Weg einer Ausbildung oder eines Studiums hin zum beruflichen Leben sollte ein landesweites Auszubildenden-/ Semester-Tickets eingeführt werden, damit auch junge Menschen in dieser Lebensphase umweltfreundlich unterwegs sein können.

Einführung eines landesweiten Schüler-Tickets

Für Schüler sollten alternativ Schüler-Tickets, die ohne Zuzahlung nur für die Hin- und Rückfahrt zur Schule gelten, und regionalen Schüler-Tickets, die mit Zuzahlung für das Verkehrsangebot im Öffentlichen Personennahverkehr einer Region gelten, eingeführt werden.

Einführung einer landesweiten Kurkarte

Für Touristen sollte nach dem Vorbild der Konus-Karte im Schwarzwald eine landesweite Kurkarte eingeführt werden, die Touristen berechtigt, das Verkehrsangebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen.

Mit der Einführung der landesweiten Kurkarte sollte das Verkehrsangebot im Öffentlichen Personennahverkehr insbesondere in den touristisch geprägten Regionen in Schleswig-Holstein deutlich ausgebaut werden.

Ausbau der Bahnstrecke Esbjerg – Niebüll

Im Rahmen des Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs sollte die Bahnstrecke Esbjerg – Niebüll für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/ h ausgebaut und die Fahrzeit Esbjerg – Niebüll auf 85 Minuten verkürzt werden.

Für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr sollte ein gemeinsamer grenzüberschreitender Tarif eingeführt werden.

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs auf Sylt

Im Hinblick auf die hohe Belastung durch den Motorisierten Individualverkehr auf der Insel Sylt und auf die hohe Anzahl an Automobilen, die mit den Autozügen von DB Fernverkehr und der Rail Development Corporation (RDC) über den Hindenburgdamm nach Sylt transportiert werden, sollte geprüft werden, wie der Öffentliche Personennahverkehr auf der Insel Sylt noch attraktiver gestaltet und weiter ausgebaut werden kann.

Ausbau des Fernverkehrs auf der Bahnstrecke Westerland – Hamburg

Zur Verbesserung der Fernverkehrsankbindung der Kreis Nordfriesland und Dithmarschen sollte sich das Land für eine Erneuerung der auf den Fernverkehrs-Linien Westerland –/ Dagebüll – Hamburg eingesetzten Fahrzeuge und für eine Verkürzung der Fahrzeit auf der Fernverkehrs-Linie Westerland –/ Dagebüll – Hamburg auf 160 Minuten beziehungsweise 155 Minuten durch Beschleunigung der Flügelung in Niebüll und den Verzicht auf den Lokwechsel in Itzehoe einsetzen.

Darüber hinaus sollte die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Westerland – Itzehoe und die Einführung eines Kooperations-Modells Fernverkehr – Nahverkehr analog der Bahnstrecken Norddeich – Bremen und Stuttgart – Singen geprüft werden.

Führung der Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg nach Hamburg Hbf

Die Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg sollte mit einer Anpassung des Betriebs-Konzeptes künftig nach Hamburg Hauptbahnhof statt nach Hamburg-Altona geführt werden, so dass in Hamburg Hauptbahnhof künftig der Anschluss an die ICE-Linie nach Berlin erreicht und der Anschluss an die IC-Linie nach Dortmund und Köln entspannt wird.

Ausbau des Fernverkehrs Dänemark – Deutschland

Für den Zeitraum der mit den Bauarbeiten zur Schienenhinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung sollte sich das Land für die Einführung eines 120-Minuten-Taktes auf der Fernverkehrs-Linie Flensburg – Hamburg mit alternierenden Durchbindungen von und nach Aarhus sowie von und nach Kopenhagen einsetzen.

Einführung einer Regionalbahn-Linie Soenderborg – Tinglev – Flensburg

Im Rahmen des Ausbaus des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs sollte eine im 60-Minuten-Takt bediente Regionalbahn-Linie Soenderborg – Tinglev – Flensburg eingeführt werden, die mit mehrsystemfähigen Elektro-Triebwagen bedient werden sollte.

Für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr sollte ein gemeinsamer grenzüberschreitender Tarif eingeführt werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob mittelfristig eine Einführung einer grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn Flensburg sinnvoll ist.

Verkürzung der Fahrtzeit Flensburg – Hamburg

Zur Verbesserung der Bahnanbindung von Flensburg und Schleswig sollte sich das Land für punktuelle Verbesserungen der Schieneninfrastruktur und damit verbunden für eine Verkürzung der Fahrtzeit auf der Fernverkehrs-Linie Flensburg – Hamburg Hauptbahnhof auf 105 Minuten und der Fahrtzeit auf der Regionalexpress-Linie Flensburg – Hamburg Hauptbahnhof auf unter 120 Minuten einsetzen.

Ausbau des Fernverkehrs auf der Bahnstrecke Kiel – Hamburg

Zur Verbesserung der Fernverkehrs-Anbindung von Kiel sollte sich das Land für die Verlängerung einer Fernverkehrs-Linie im 120-Minuten-Takt nach Kiel und Neumünster und für die Durchbindung einzelner Zugpaare von und zu weiteren wichtigen Zielen einsetzen.

Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel

Im Rahmen der Ausschreibung der Wettbewerbsnetze Nord und Ost sollte in der Region Kiel eine Regio-S-Bahn eingeführt werden. Das Liniennetz der Regio-S-Bahn Kiel sollte folgende Linien umfassen: Kiel – Schönberger Strand, Kiel – Preetz Süd, Kiel – Rendsburg – Fockbek und Kiel – Eckernförde Nord. Die Linien der Regio-S-Bahn Kiel sollten täglich im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Regionalexpress-Linie Kiel – Rendsburg – Husum ist in die Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Rendsburg – Fockbek zu integrieren.

Darüber hinaus sollte bei den Planungen zur Regio-S-Bahn Kiel eine Integration des Streckenabschnitts Fachhochschule Kiel – Oppendorf geprüft werden.

Ausbau der Bahnstrecke Heide – Neumünster

Die in den vergangenen Jahren für die Modernisierung der Bahnstrecke Heide – Neumünster eingesetzten Investitionsmittel sollten durch den Einsatz weiterer Investitionsmittel in die Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt und zur Modernisierung der Leit- und Signaltechnik ergänzt werden, so dass die Bahnstrecke Heide – Neumünster im 60-Minuten-Takt bedient und die Fahrzeit der Regionalbahn-Linie Heide – Neumünster auf 55 Minuten verkürzt werden kann.

Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Lübeck

Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe Kiel – Lübeck werden neue Bahnstationen in Schwentinal-Ostseepark, Preetz-Nord und Preetz-Klinik errichtet, ein exakter 30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck eingerichtet, eine zusätzliche Regionalbahn-Linie Kiel – Preetz im 60-Minuten-Takt eingeführt und die Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck auf 70 Minuten verkürzt.

Im Rahmen einer dritten Ausbaustufe sollte eine neue Bahnstation Kiel-Kroog errichtet, die Regionalbahn-Linie Kiel – Preetz auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet und die Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck auf 55 Minuten verkürzt werden.

Aus- und Neubau der Bahnstrecke Puttgarden – Lübeck

Im Rahmen des Aus- und Neubaus der Bahnstrecke Puttgarden – Lübeck zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sollten über die bisher geplanten Bahnstationen weitere Bahnstationen in Heringsdorf, Göhl, Altenkrempe, Neustadt-West und Sierksdorf-Hansapark errichtet werden. Für die Anbindung von Neustadt in nördliche Richtung sollte die projektierte Verbindungskurve Oevelgönne – Neustadt-West errichtet werden, allerdings mit Einfädung von und nach Oldenburg. Der vollständige Erhalt der heutigen Bahnstrecke Neustadt – Lübeck ist wünschenswert.

Weiter sollte das Land dafür Sorge tragen, den Finanzierungsrahmen für die Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Ost so zu gestalten, dass auf der Bahnstrecke Puttgarden – Lübeck ein sehr gutes Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr realisiert werden kann.

Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe

Im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Nord sollte die Bahnstation Rickling zu einer Kreuzungsstation ausgebaut, eine neue Kreuzungsstation Bad Oldesloe-Nord errichtet und die Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe täglich im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck

Im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Ost sollte in der Region Lübeck eine Regio-S-Bahn eingeführt werden. Das Liniennetz der Regio-S-Bahn Lübeck sollte folgende Linien umfassen: Lübeck – Neustadt (optional nach Oldenburg und nach Burg auf Fehmarn), Lübeck – Travemünde und Lübeck – Ratzeburg. Die Linien der Regio-S-Bahn Lübeck sollten täglich im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Regionalexpress-Linie Lübeck – Lüneburg ist in die Regio-S-Bahn-Linie Lübeck – Ratzeburg zu integrieren.

Darüber hinaus sollte bei den Planungen zur Regio-S-Bahn Lübeck eine Verlegung der Bahnstation Lübeck-Blankensee und eine Integration des Streckenabschnitts Ratzeburg – Hollenbek geprüft werden.

Einführung einer Direktverbindung Lübeck – Schwerin

Zur Verbesserung der Bahnverbindung zwischen der Lübeck und Schwerin sollte sich das Land für die Einführung einer umsteigefreien Regionalbahn-Linie Lübeck – Schwerin einsetzen.

Die umsteigefreie Regionalbahn-Linie Lübeck – Schwerin sollte dabei nicht über Grevesmühlen und die geplante Verbindungskurve Bad Kleinen, sondern über einen Lückenschluss Schönberg – Rehna und somit über Rehna und Gadebusch geführt werden.

Bei den Planungen für die Einführung einer umsteigefreien Regionalbahn-Linie Lübeck – Schwerin sollten die Ergebnisse des vom Kreis Nordwestmecklenburg, der Gemeinden Rehna und Gadebusch sowie des Fahrgastverbandes PRO BAHN initiierten Gutachtens zum Lückenschluss Schönberg – Rehna berücksichtigt werden.

Ausbau des Verkehrsangebotes auf der Bahnstrecke Wedel – Blankenese

Im Zeitraum des kommenden Verkehrsvertrages für die Verkehrsleistungen auf der Hamburger S-Bahn sollte eine neue Bahnstation Wedel-Ost errichtet und die Bahnstrecke dergestalt ausgebaut werden, dass die S1 täglich durchgehend im 10-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Einführung einer S-Bahn Schenefeld – Altona

Auf der im Busverkehr stark nachgefragten Relation Schenefeld – Lurup – Altona sollte sich das Land dafür einsetzen, dass die Planungen zur Verlängerung der S32 nach Schenefeld und Lurup fortgesetzt und realisiert werden.

Die Planungen zur S32 sollten dergestalt angepasst werden, dass die Erschließung der Arenen und des Naherholungsgebietes des Volksparks verbessert wird.

Ausbau des Verkehrsangebotes auf der Relation Elmshorn – Hamburg Hbf

Auf der stark nachgefragten Relation Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof sollte das Verkehrsangebot mit einer Anpassung des Betriebs-Konzeptes auf künftig stündlich 5 Zugpaare (Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg, Regionalexpress-Linie Flensburg –/ Kiel – Hamburg, Regionalexpress-Linie Kiel – Hamburg und zwei Zugpaare der Regionalbahn-Linie Elmshorn – Hamburg) ausgebaut werden.

Einführung der S4 West Itzehoe –/ Kellinghusen –/ Uetersen – Hamburg

Die Planungen zur Einführung der S4 West Itzehoe –/ (Hohenlockstedt –) Kellinghusen – Hamburg sollten fortgeführt, eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zur Ermittlung des notwendigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur vergeben und darauf aufbauend eine Vorentwurfsplanung und eine Entwurfsplanung vergeben.

Darüber hinaus sollte bei den Planungen für die S4 West die Integration des Streckenabschnitts Uetersen – Tornesch berücksichtigt werden.

Einführung der S21 Kaltenkirchen – Eidelstedt

Die Planungen zum zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Kaltenkirchen – Eidelstedt sowie zur Verlängerung der S-Bahn-Linie 21 nach Kaltenkirchen und Quickborn werden fortgeführt und realisiert.

Neubau des Fernbahnhof Hamburg-Altona

Bei dem von der Deutschen Bahn geplanten Neubau des Fernbahnhofes Hamburg-Altona sollte sich das Land für den Neubau eines viergleisigen S-Bahn-Teil mit zwei Mittelbahnsteigen einsetzen, so dass sowohl die notwendigen Kapazitäten für die geplante Einführung der S4 West, der S21 sowie optional der S32 als auch eine attraktive Umsteige-Station zwischen den über den City-Tunnel und den über die Verbindungsbahn verkehrenden S-Bahn-Linien geschaffen werden.

Weiter sollte sich das Land für die Einführung einer S-Bahn-Linie Blankenese – Fernbahnhof Hamburg-Altona einsetzen, um eine zum Motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Bahnverbindung zwischen den nordwestlichen Landesteilen von Schleswig-Holstein und den westlichen Stadtteilen von Hamburg sicherzustellen.

Einführung der S4 Ost Hamburg – Bad Oldesloe

Die Planungen zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Ahrensburg sowie zur Einführung der S4 Ost Hamburg-Altona – Ahrensburg – Bad Oldesloe werden fortgesetzt und realisiert.

Die Planungen zur S4 Ost sollten, wenn und soweit möglich, dergestalt angepasst werden, dass durch innovative Lärmschutzmaßnahmen der Umfang und die Dimensionierung der Lärmschutzwände minimiert und der optische Eingriff in das Stadtbild minimiert werden kann.

Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck

Im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Ost sollte der 30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck bis in die Abendstunden und auf das Wochenende ausgeweitet werden.

Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Hamburg – Büchen

Im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes Ostseeküste sollte die Bahnstrecke Hamburg – Büchen täglich durchgehend im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Darüber hinaus sollte den Nahverkehrs-Zügen der Regionalexpress-Linie 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen ein weiterer Zugteil beigelegt werden.

Einführung eines Landesbus-Netzes

Um das Grundnetz der Nahverkehrs-Linien in Schleswig-Holstein zu vervollständigen, sollte ein Landesbus-Netz eingeführt werden.

Das Landesbus-Netz ergänzt die Nahverkehrs-Linien des Bahn-Netzes auf den Relationen, auf denen keine Schieneninfrastruktur vorhanden ist, und bindet Mittelzentren und Oberzentren ohne Schienenanbindung an das Grundnetz der Nahverkehrs-Linien in Schleswig-Holstein an.

Die Integration des Landesbus-Netzes in den Integralen Taktfahrplan des Bahnverkehrs sollte verbindlich festgeschrieben werden. Die Verknüpfung des Integralen Taktfahrplans des Bahnverkehrs und des Integralen Taktfahrplans des Landesbus-Netzes sollte fahrgastfreundlich, verlässlich und zuverlässig sein.

Die Federführung bei der Planung und der Einführung des Landesbus-Netzes sollte bei der NAH.SH liegen.

Errichtung von Mobilstationen

An größeren Bahnstationen und an größeren Umsteige-Stationen zwischen dem Verkehrsträgern Bahn und Bus sollten Mobilstationen errichtet werden, an denen Fahrgäste Fahrkarten erwerben, Automobile und Fahrräder leihen und einkaufen gehen können.