



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

---

**Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentinental, Landesvorsitzender**

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

Schwentinental, 17.11.2013

Sehr geehrte Damen und Herren ,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des PRO BAHN-Landesverbandes Schleswig-Holstein/ Hamburg zum Entwurf des 4. LNVP (2013-2017)

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

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

## **01 Band „Offensive Nahverkehr“**

### **Seite 20, Abb. 09 Verkehrsnachfrage im SPNV 2011 an einem durchschnittlichen Tag (Montag bis Sonntag)**

PRO BAHN schlägt vor, die Verkehrsnachfrage im Streckenabschnitt Flensburg – Eckernförde separat unterteilt für die Streckenabschnitte Flensburg – Süderbrarup und Süderbrarup – Eckernförde darzustellen, da nach den Beobachtungen von PRO BAHN die Verkehrsnachfrage im Streckenabschnitt Flensburg – Süderbrarup höher und im Streckenabschnitt Süderbrarup – Eckernförde niedriger als die für den gesamten Streckenabschnitt Flensburg – Eckernförde ist.

### **Seite 56, Kapitel 2.2.1, Die Bahn**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen des weiteren Ausbau des „nah.sh-Taktes“, des Integralen Taktfahrplanes für Schleswig-Holstein, 3 neue Taktknoten einzurichten: Neumünster, Elmshorn und Flensburg.

Die Bahnstationen Neumünster und Elmshorn sollen perspektivisch zu doppelten Vollknoten ausgebaut werden

Die Bahnstation Flensburg soll perspektivisch zu einem Richtungsknoten in der Relation Süderbrarup – Flensburg – Schleswig ausgebaut werden.

### **Seite 66, Kapitel 2.2.3 Weiterentwicklung des Angebotes**

*Seite 66, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 1)*

#### **Hamburg – Büchen – Rostock**

PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Hamburg und Büchen auch samstags und sonntags vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten und den Pendelverkehr zwischen Aumühle und Büchen auch samstags und sonntags entfallen zu lassen.

#### **Hamburg – Westerland**

PRO BAHN schlägt vor, in der Sommersaison ein weiteres täglich verkehrendes Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland sowie ein weiteres samstags und sonntags verkehrendes Sprinterfahrtenpaar zwischen Hamburg und Westerland einzurichten.

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS das Verkehrsangebot zwischen Niebüll und Westerland ganzjährig auf einen 30-Minuten-Takt verdichten wollen.

### **Hamburg – Neumünster – Flensburg/ – Kiel**

PRO BAHN schlägt vor, auf die Stilllegung der Bahnstation Flensburg-Weiche zunächst zu verzichten, in einer Kooperation zwischen Land, LVS und Aktivbus die Bahnstation Flensburg-Weiche besser in den Flensburger Stadtverkehr einzubinden und das neue Verkehrsangebot aktiv zu bewerben.

### **Kiel – Rendsburg – Husum**

PRO BAHN schlägt vor, die Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum zwischen Kiel und Rendsburg sowohl in Melsdorf als auch in Felde halten zu lassen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass die Fahrgastnachfrage in Melsdorf durch eine Bedienung im 30-Minuten-Takt noch deutlicher gesteigert werden kann als bei einer Bedienung im 60-Minuten-Takt.

Weiterhin haben bei einer Bedienung im 30-Minuten-Takt alle Busse des Kieler Stadtverkehrs (derzeit Linie 91 Melsdorf – Kiel – Friedrichsort) Anschluss an eine Bahn von und nach Rendsburg.

Zudem verkehrt die RB Kiel – Rendsburg nach derzeitigem Kenntnisstand sonntags nur im 120-Minuten-Takt, der gegenüber dem 30-Minuten-Takt des Kieler Stadtverkehrs ein deutlich schlechteres Verkehrsangebot darstellt.

### **Niebüll – Tondern**

PRO BAHN schlägt vor, in einem ersten Schritt zunächst eine weitere Verbindung abends von und nach Niebüll einzurichten. Derzeit verkehrt die letzte Verbindung ab Niebüll um 20.07 Uhr nach Esbjerg und verkehrt die letzte Verbindung von Esbjerg an Niebüll um 20.53 Uhr.

*Seite 67, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 2)*

### **Hamburg – Lübeck**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS eine neue Bahnstation Lübeck-Moisling errichten wollen.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation muss es sein, die Stadtteile Buntekuh und Moisling an die Bahn anzubinden beziehungsweise mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus den beiden Stadtteilen in Richtung Bad Oldesloe gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Moisling optimal in den Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

### **Lübeck – Lüneburg**

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lübeck-Hochschulstadtteil eine neue Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation ist es, die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus den beiden Stadtteilen in Richtung Schönberg und Ratzeburg gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh optimal in den Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

### **Kiel – Lübeck**

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Lübeck Hauptbahnhof eine neue Bahnstation Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation ist es, den Stadtteil Siedlung Falkenfeld und das Schulzentrum Georg-Kerschensteiner-Straße mit der Bahn zu erschließen, die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus Richtung Eutin und Neustadt in die Stadtteile St. Gertrud und Siedlung Karlishof gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen und somit die Bahnstation Lübeck Hauptbahnhof sowohl im Pendler- und im Schülerverkehr als auch während der Stadionveranstaltungen (Polizeieinsätze, Sonderzüge) zu entlasten.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße optimal in den auf der Nordtangente verkehrenden Lübecker Stadtverkehr einzubinden.

### **Kiel – Schönberger Strand**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Kiel und Schönberger Strand perspektivisch unabhängig von der StadtRegionalBahn vom 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten.

*Seite 68, Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“ (Teil 3)*

### **Bahnhof Altona Nord**

PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für eine Errichtung eines großzügig gestalteten und großzügig dimensionierten Bahnhof Altona Nord mit insgesamt 4 Mittelbahnsteigen mit 8 Bahnsteiggleisen für den Regional- und Fernverkehr, mit insgesamt 2 Mittelbahnsteigen mit 4 Bahnsteiggleisen für den S-Bahn-Verkehr sowie mit mehreren mittig gelegenen Kehrgleisen im südlichen Gleisvorfeld, indem außerplanmäßig schnelle Regionalzüge aus Richtung Norden wenden und während der Wende das Bahnsteiggleis räumen können, einsetzen.

### **Hamburg – Kellinghusen**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Wrist – Kellinghusen reaktivieren wollen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass durch den zentralen Standort der neuen Bahnstation Kellinghusen im Stadtgebiet von Kellinghusen, der entfallenden Zubringer-Fahrt von Kellinghusen nach Wrist mit dem Bus beziehungsweise dem Auto und dem entfallenden Umsteigen in der Bahnstation Wrist die Fahrgastnachfrage aus dem Stadtgebiet und dem Umland von Kellinghusen und damit die Auslastung der Regionalbahn im Streckenabschnitt zwischen Wrist und Elmshorn deutlich gesteigert werden kann.

Einen Nachteil der Führung der Regionallinie Hamburg – Elmshorn – Kellinghusen von der Bahnstation Hamburg-Altona aus sieht PRO BAHN nicht, da in Elmshorn ein attraktiver Anschluss vom RE Hamburg – Neumünster – Flensburg, der von der Bahnstation Hamburg Hauptbahnhof aus verkehrt, aus besteht, so dass eine attraktive Umsteige Verbindung Hamburg Hbf – Kellinghusen mit einer Fahrzeit von 53 bis 56 Minuten angeboten wird.

### **Rendsburg – Fockbek**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Rendsburg – Fockbek reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Verkehrsangebot zwischen Rendsburg und Fockbek perspektivisch vom 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten und in der Bahnstation Rendsburg eine Beifahreranlage zu errichten, so dass der Zugteil der Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum im 60-Minuten-Takt in Rendsburg getrennt beziehungsweise gekuppelt werden kann.

*Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Angebotsmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“*

### **Hamburg – Westerland**

PRO BAHN schlägt vor, die Verlängerung der Züge Hamburg-Altona – Westerland bis Hamburg Hauptbahnhof in absehbarer Zeit und nicht erst perspektivisch zu realisieren.

### **Kiel – Flensburg**

PRO BAHN schlägt vor, auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg im Rahmen einer 1. Ausbaustufe 3 neue Bahnstationen zu errichten: Neuwittenbek, Lindaunis und Flensburg-Tarup.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Neuwittenbek ist es, Neuwittenbek mit der Bahn zu erschließen und die Fahrzeiten im SPNV/ ÖPNV von Neuwittenbek in Richtung Kiel gegenüber dem MIV zu verkürzen.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Lindaunis ist es, die Ausflugsverkehre auf der Schlei an die Bahn anzubinden beziehungsweise Lindaunis mit der Bahn zu erschließen.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstation Flensburg-Tarup ist es, die Flensburger Universität an die Bahn anzubinden beziehungsweise den Stadtteil Tarup mit der Bahn zu erschließen und die Fahrzeiten im SPNV/ ÖPNV von der Flensburger Universität und dem Stadtteil in Richtung Süderbrarup, Eckernförde und Kiel gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verkürzen.

Wichtig ist es daher, die neue Bahnstation Flensburg-Tarup optimal in den Flensburger Stadtverkehr einzubinden.

Darüber hinaus schlägt PRO BAHN vor, mit dem Ausbau der Bahnstation Kiel Hauptbahnhof zum Vollknoten das Betriebs-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg dahingehend zu verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstation Eckernförde und Sörup stattfinden. Dadurch kann die Regionallinie Kiel – Flensburg in den Vollknoten Kiel Hauptbahnhof integriert werden und in Flensburg den Richtungsanschluss zum RE Flensburg – Neumünster – Hamburg herstellen.

### **Seite 75, Kapitel 2.3.3 Weiterentwicklung der Infrastruktur**

*Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Infrastrukturmaßnahmen Bahn im Szenario „Offensive Nahverkehr“*

#### **Netz West, Hamburg – Westerland**

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Itzehoe und Heide weitestgehend (mit Ausnahme der Durchfahrt der Bahnstation Wilster, der Hochbrücke Hochdonn und der Durchfahrt der Bahnstation der Bahnstation St. Michaelisdonn) für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit Itzehoe – Heide zu verkürzen und in Itzehoe einen Halbknoten einzurichten.

#### **Netz Nord, Kiel – Rendsburg – Husum**

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Jübek und Husum für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Jübek und Husum zu verkürzen und in Husum die Anschlusssicherheit (insbesondere in Nord-Süd-Richtung) zu erhöhen.

#### **Niebüll – Tondern – Esbjerg**

PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für einen weitestgehenden Ausbau der Bahnstrecke Niebüll – Tondern – Esbjerg für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h einsetzen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die derzeit viel zu lange Fahrtzeit von 104 bis 112 Minuten auf rund 85 Minuten zu verkürzen, so dass die Regionallinie Niebüll – Tondern – Esbjerg in den Vollknoten Niebüll zur vollen Stunde und in den Vollknoten Esbjerg zur halben Stunde integriert werden kann.

### **Netz Nord, Kiel – Flensburg**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 1. Ausbaustufe Kiel – Flensburg 3 Infrastrukturmaßnahmen in den folgenden Streckenabschnitten zu realisieren: Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Hassee, Eckernförde – Sörup und Sörup – Flensburg.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee im Rahmen einer 1. Ausbaustufe zwischen Hamburger Chaussee und Kiel-Hassee zweigleisig auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, in einem ersten Schritt im Hinblick auf den Ausbau der Bahnstation Kiel Hauptbahnhof zum Vollknoten und die Integration der Regionallinie Kiel – Flensburg in den Vollknoten Kiel Hauptbahnhof die Kapazität und die Betriebsqualität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee zu erhöhen.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Eckernförde und Sörup für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Eckernförde und Sörup zu verkürzen, um das Betriebs-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg dahingehend zu verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstationen Eckernförde und Sörup stattfinden können, und einen zusätzlichen Bedarfshalt der Züge zwischen Rieseby und Süderbrarup an der neuen Bahnstation Lindaunis zu ermöglichen.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Sörup und Flensburg für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Sörup und Flensburg zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge zwischen Husby und Flensburg an der neuen Bahnstation Flensburg-Tarup zu ermöglichen und in Flensburg den Richtungsanschluss zum RE Flensburg – Neumünster – Hamburg sicherzustellen.

### **Netz Nord, Neumünster – Heide – Büsum**

PRO BAHN schlägt vor, die bereits sanierten beziehungsweise die sich derzeit in der Sanierung befindlichen Streckenabschnitte für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bis 120 km/h auszubauen, indem die Bahnübergänge entsprechend angepasst beziehungsweise ausgebaut werden.

### **Netz Ost, Lübeck – Lüneburg**

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Lübeck-Hochschulstadtteil und Pogeetz für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme es, die Fahrtzeit zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Pogeetz zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge zwischen Lübeck Hauptbahnhof und Lübeck-Hochschulstadtteil an der neuen Bahnstation Lübeck-Roter Löwe/ Buntekuh zu ermöglichen.

### **Seite 81, Geplante Stationsmaßnahmen**

PRO BAHN schlägt vor, dass in Pinneberg im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des Mittelbahnsteiges Gleis 4/ 5 und der Errichtung des barrierefreien Zugangs zum Mittelbahnsteig Gleis 4/ 5 am westlichen Überholungsgleis ein zusätzlicher barrierefreier Bahnsteig (Gleis 6) errichtet wird.

### **Seite 85, Kapitel 2.5 Schleswig-Holstein-Tarif**

PRO BAHN ist der Auffassung, dass der Schleswig-Holstein-Tarif auch in den Busbinnenverkehre im Kreis Schleswig-Flensburg, der Stadt Flensburg und auf der Insel Sylt Gültigkeit haben muss.

### **Seite 88 Kapitel 2.5.2 Weiterentwicklung**

PRO BAHN schlägt vor, alle rund 200 Verkaufsstellen der Eisenbahn- und Busverkehrsunternehmen in der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) unter der Marke „nah.sh“ zusammenzuschließen.

### **Seite 97, Kapitel 2.8 Wettbewerb im Nahverkehr**

#### **Seite 98, Kapitel 2.8.2 Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein, Weiterentwicklung des Wettbewerbs**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer perspektivisch Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg die einzurichtende Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön in das Wettbewerbsnetz „Süd“ zu integrieren.

PRO BAHN schlägt vor, dass neue Wettbewerbsnetz „S4“ (S4 West/ S4 Ost) mit einer Vertragslaufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2033 auszuschreiben, um bei der kommenden Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes „S-Bahn Hamburg“ die Aufteilung des Wettbewerbsnetzes in Teillose verändern zu können.

PRO BAHN begrüßt, die Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Büchen in das Wettbewerbsnetz „Ostseeküste“ der beteiligten Aufgabenträger HVV, LVS und VMV zu integrieren.

### **Seite 108, Kapitel 3.2 Kosten**

#### **Seite 112, Kapitel 3.2.2 Möglichkeiten der Kostensenkung und/ oder Effizienzsteigerung, Landesinfrastrukturgesellschaft**

PRO BAHN ist der Auffassung, dass eine Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für das regionale Bahnnetz und die regionalen Bahnstationen durch eine Landesinfrastrukturgesellschaft sinnvoll ist, um einen gezielten, effizienten und transparenten Einsatz von Infrastrukturentgelten in der Region sicherzustellen.



PRO BAHN schlägt vor, dass die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung folgender Bahnstrecken von einer Landesinfrastrukturgesellschaft wahrgenommen werden sollen:

- Flensburg ZOB – Flensburg-Wilhelminental
- Flensburg – Kiel
- Husum – Jübek
- St. Peter-Ording – Husum
- Fockbek – Büdelsdorf
- Osterrönfeld – Kiel-Hassee
- Büsum – Heide – Neumünster
- Neumünster – Ascheberg
- Neumünster – Bad Oldesloe
- Lübeck – Büchen
- Uetersen – Tornesch

## **02 Band „Plus 50 Prozent“**

### **Seite 132, Kapitel 2.0 Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes Bahn**

*Seite 132, Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 1)*

#### **Hamburg – Büchen (– Rostock)**

PRO BAHN schlägt vor, in der Bahnstation Büchen eine Beifahranlage zu errichten.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Expresslinie Hamburg – Büchen (– Rostock) mit dem Start des neuen Verkehrsvertrags „Wettbewerbsnetz Ostseeküste“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Büchen in der Bahnstation Büchen zu schwächen und zu stärken.

#### **Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht auch die Variante einer Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht mit einer Fahrtzeit von 30 Minuten einzubeziehen. Die Regionallinie Hamburg Hauptbahnhof – Nettelburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht sollte in das Wettbewerbsnetz „Ostseeküste“ integriert werden.

#### **Hamburg – Itzehoe/ – Kellinghusen**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Vorentwurfsplanung zur Einbindung der Regionallinien Hamburg – Elmshorn – Itzehoe und Hamburg – Elmshorn – Kellinghusen in die S-Bahn Hamburg (2 System-S-Bahn) im Streckenabschnitt zwischen Glückstadt und Krempe die Errichtung einer neuen Bahnstation Glückstadt-Nord/ Tegelgrund zu prüfen.

### **Brunsbüttel – Wilster**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster reaktivieren und die S4 bis Brunsbüttel verlängern wollen.

### **Uetersen – Tornesch**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Uetersen – Tornesch reaktivieren wollen.

PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen – Tornesch auch die Variante einer Einbindung in die S-Bahn-Hamburg (2 System-S-Bahn), mit einer Verdichtung der S4 im Streckenabschnitt Altona Nord und Tornesch vom 20-Minuten-Takt auf einen 10-Minuten-Takt und einer alternierenden Führung von Tornesch aus im 20-Minuten-Takt nach Uetersen und im 20-Minuten-Takt nach Elmshorn (und von dort alternierend im 60-Minuten-Takt nach Itzehoe – Brunsbüttel/ – Heide und im 60-Minuten-Takt nach Kellinghusen) einzubeziehen.

### **Hamburg – Westerland**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch den Streckenabschnitt zwischen Itzehoe und Heide elektrifizieren und die S4 bis Heide verlängern wollen.

PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen Hamburg und Westerland auch die Variante einer Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr Hamburg – Westerland in den Schleswig-Holstein-Tarif einzubeziehen.

*Seite 133, Angebotsmaßnahmen Bahn (Teil 2)*

### **Hamburg – Neumünster – Flensburg/ – Kiel**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Neumünster und Flensburg durch eine Regionallinie Neumünster – Flensburg im 60-Minuten-Takt erweitern beziehungsweise durch eine Beschleunigung des RE Hamburg – Neumünster – Flensburg zur durchgängigen Expresslinie attraktiver gestalten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, in die Überlegungen zur Erweiterung des Verkehrsangebotes zwischen Neumünster und Flensburg auch die Variante einer Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr Hamburg – Neumünster – Flensburg – Kolding – Aarhus/ – Kopenhagen in den Schleswig-Holstein-Tarif einzubeziehen.

### **Hamburg – Neumünster – Kiel**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Hamburg und Kiel durch Integration des Verkehrsangebotes im Fernverkehr in den Schleswig-Holstein-Tarif auf bis zu 3 stündliche Züge erweitern wollen.

### **Neumünster – Heide – Büsum**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Hohenwestedt und Heide vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt verdichten und die Fahrtzeit auf der Bahnstrecke Neumünster – Heide – Büsum insgesamt verkürzen wollen.

### **Niebüll – Flensburg**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg perspektivisch reaktivieren und eine Regionallinie Niebüll – Flensburg einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg neue Bahnstationen in Lindholm, Leck, Sprakebüll, Schafflund, Wallsbüll, Unafthen und Handewitt einzurichten, die Regionallinie Niebüll – Flensburg mit der (Verstärker-)Regionallinie Westerland – Niebüll zu verbinden und in das Wettbewerbsnetz „West“ zu integrieren.

### **Elmshorn – Ulzburg Süd**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch das Verkehrsangebot zwischen Barmstedt und Ulzburg Süd auf einen 30-Minuten-Takt verdichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, eine neue Kreuzungsstation in Langeln zu errichten.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, dass Betriebs-Konzept Elmshorn – Ulzburg Süd dahingehend zu verändern, dass die System-Kreuzungen künftig in den Bahnstationen Sparrieshoop und Langeln stattfinden könne, um die Regionallinie Elmshorn – Ulzburg Süd in den doppelten Vollknoten Elmshorn zu integrieren.

### **Neumünster – Ascheberg**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg reaktivieren und eine Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg neue Bahnstationen in Neumünster-Ost, Bokhorst und Wankendorf einzurichten und die Regionallinie Neumünster – Ascheberg – Plön in das Wettbewerbsnetz „Süd“ zu integrieren.

### **Lübeck – Bad Kleinen**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch eine Direktverbindung Lübeck – Schwerin einrichten wollen.

PRO BAHN schlägt vor, dass Land und LVS sich für eine Errichtung einer Neubaustrecke Schönberg – Rehna und eine Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Rehna und Gadebusch mit einer Fahrtzeit von 55 Minuten einsetzen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass die Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Rehna, Gadebusch und die nördlichen Stadtteile von Schwerin eine höhere Fahrgastnachfrage erwarten lässt als eine Führung der Direktverbindung Lübeck – Schwerin über Grevesmühlen und eine Verbindungskurve Bad Kleinen.

### **Bahnhof Flensburg**

PRO BAHN begrüßt, dass Land und LVS perspektivisch die Bahnstrecke Flensburg-Wilhelminental – Flensburg ZOB reaktivieren und einen neuen innenstadtnahen Bahnhof Flensburg ZOB errichten wollen.

PRO BAHN ist der Auffassung, dass in einem ersten Schritt die RE-Linie Hamburg – Neumünster – Flensburg und die Regionallinie Kiel – Flensburg zum neuen innenstadtnahen Bahnhof Flensburg ZOB verlängert werden sollen, in einem zweiten Schritt perspektivisch die Regionallinie Niebüll – Flensburg sowie der Fernverkehr Hamburg – Neumünster – Flensburg – Kolding – Aarhus/ – Kopenhagen.

*Weitere Vorschläge von PRO BAHN für Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen Bahn im Szenario „Plus 50 Prozent“:*

### **Kiel – Rendsburg – Fockbek**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 2. Ausbaustufe Kiel – Rendsburg 3 Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren:

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel-Hassee und Schülldorf weitestgehend für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

PRO BAHN schlägt vor, die Bahnstationen Meldsorf und Schülldorf zu Kreuzungsstationen auszubauen.

PRO BAHN schlägt vor, in der Bahnstation Rendsburg eine Beifahranlage zu errichten.

Ziel der Infrastrukturmaßnahmen ist es, die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel-Hassee und Osterrönfeld so zu erhöhen, dass die Regionallinie Kiel – Rendsburg – Fockbek im 30-Minuten-Takt verkehren und der Zugteil der Regionallinie Kiel – Rendsburg – Husum im 60-Minuten-Takt in Rendsburg getrennt beziehungsweise gekuppelt werden kann.

### **Kiel – Flensburg**

PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen einer 2. Ausbaustufe Kiel – Flensburg 1 Angebotsmaßnahme und 3 Infrastrukturmaßnahmen in den folgenden Streckenabschnitten zu realisieren: Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Hassee und Neuwittenbek – Eckernförde.

PRO BAHN schlägt vor, im Streckenabschnitt zwischen Neuwittenbek und Eckernförde die neuen Bahnstationen Gettorf Süd und Eckernförde Süd zu errichten.

Ziel der Errichtung der neuen Bahnstationen ist es, dass Orts- beziehungsweise das Stadtgebiet von Gettorf beziehungsweise Eckernförde besser mit der Bahn zu erschließen und die Fahrtzeiten im SPNV/ ÖPNV aus dem Orts- beziehungsweise Stadtgebiet von Gettorf beziehungsweise Eckernförde in Richtung Kiel gegenüber dem MIV zu verkürzen.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee im Rahmen einer 2. Ausbaustufe zwischen Kiel Hauptbahnhof und Hamburger Chaussee zweigleisig auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, in einem zweiten Schritt die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee so zu erhöhen, dass insgesamt 5 Züge pro Stunde und Richtung in diesem Streckenabschnitt mit einer sehr guten Betriebsqualität verkehren können.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Neuwittenbek und Gettorf zweigleisig und für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Kapazität im Streckenabschnitt zwischen Kiel Hauptbahnhof und Eckernförde so zu erhöhen, dass zwischen Kiel – Eckernförde ein Schnell-Langsam-Konzept mit einer Expresslinie Kiel – Flensburg im 60-Minuten-Takt und einer Regionallinie Kiel – Eckernförde im 30-Minuten-Takt eingeführt werden kann, und die Fahrtzeit zwischen Neuwittenbek und Gettorf zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge an der neuen Bahnstation Gettorf Süd zu ermöglichen.

PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt zwischen Gettorf und Eckernförde weitestgehend für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszubauen.

Ziel der Infrastrukturmaßnahme ist es, die Fahrtzeit zwischen Gettorf und Eckernförde zu verkürzen, um einen zusätzlichen Halt der Züge an der neuen Bahnstation Eckernförde Süd zu ermöglichen.

*Seite 140, Abb. 05 Bewertung von Schnellbus-Linien in Schleswig-Holstein*

*Seite 141 Weiterentwicklung überregionales Busangebot*

*Seite 142, Tab. 02 Bewertung von Schnellbus-Linien in Schleswig-Holstein*

PRO BAHN schlägt vor, in der endgültigen Fassung des 4. LNVP für die Jahre 2013 bis 2017 auch Schnellbus-Linien auf den Linienverläufen Rendsburg – Hohenwestedt – Itzehoe, Bad Segeberg – Neustadt/ – Scharbeutz/ – Timmendorfer Strand und Bad Oldesloe – Schwarzenbek – Geesthacht einzubeziehen.