
Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentimental, Landesvorsitzender

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

Schwentimental, 17.09.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für die Jahre 2022 bis 2027 für das Land Schleswig-Holstein.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

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

2. Verkehrspolitische Ziele

2.1 Ziel 1: 20 Prozent mehr Nachfrage gegenüber 2019

Das Ziel, bis 2026 mindestens 20 Prozent mehr Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein zu erreichen, ist im Hinblick auf die von der Politik angestrebten 100 Prozent mehr Nachfrage bis 2030 wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann der Schienenpersonennahverkehr und der Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein welchen Marktanteil an der gesamten Nachfrage erreichen soll.

Der LNVP braucht zudem klare Aussagen, wie der Schienenpersonennahverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr in Schleswig-Holstein welchen Marktanteil der gesamten Nachfrage erreichen soll, auch wenn sich der LNVP in erster Linie als Grundlage für die weitere Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein versteht.

2.2 Ziel 2: verlässliche Qualität und zufriedene Fahrgäste

Das Ziel, dauerhaft eine Pünktlichkeit über 90 Prozent zu erreichen, ist im Hinblick auf die Alternative des Motorisierten Individualverkehrs wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann sowohl die Pünktlichkeit als auch die Fahrgastpünktlichkeit einen Wert von über 95 Prozent erreichen soll, wie er einerseits in fast allen vom Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH vergebenen Verkehrsleistungen vorgegeben und er andererseits für den Schienenpersonennahverkehr als attraktive und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr notwendig ist.

2.3 Ziel 3: 100 % der Stationen barrierefrei

Das Ziel, bis 2026 100 Prozent der Bahnstationen barrierefrei erreichbar und von 100 Prozent der Bahnstationen aus den Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge barrierefrei erreichbar zu gestalten, ist ambitioniert.

Der LNVP braucht zudem klare Aussagen, wie Bahnstationen in erster Linie durch ebenerdige Zuwegungen und erst in zweiter Linie über Aufzugsanlagen barrierefrei erreichbar zu gestalten sind, und er braucht zudem klare Aussagen, wie in den Fahrzeugen die barrierefreie Erreichbarkeit der Sitzplätze zu verbessern ist.

2.4 Ziel 4: kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Das Ziel, dass die nächste Bahnstation im ländlichen Raum nicht weiter als 20 Kilometer vom Wohnort entfernt sein soll, ist im Hinblick auf die Alternative des Motorisierten Individualverkehrs wenig ambitioniert.

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann den Menschen mit dem weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, dem weiteren Auf- und Ausbau von Buslinien-Grundnetzen und Erschließungsnetzen sowie dem weiteren Auf- und Ausbau von Alternativen Bedienungsformen eine durchgehende Reisekette im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr verfügbar sein soll, die von der ersten Meile bis zur letzten Meile eine attraktive und zuverlässige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr ist.

2.5 Ziel 5: klimaneutraler SPNV

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann über die im LNVP enthaltene Elektrifizierung der Bahnstrecken Westerland – Hamburg im Streckenabschnitt Westerland – Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum – Jübek, Kaltenkirchen – Hamburg und Neumünster – Bad Oldesloe hinaus die Elektrifizierung der weiteren zentralen Bahnstrecken Flensburg – Eckernförde – Kiel, Rendsburg – Kiel, Neumünster – Kaltenkirchen, Elmshorn – Henstedt-Ulzburg, Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte, Kiel – Lübeck und Lübeck – Büchen – Lüneburg erreicht sein soll.

2.6 Ziel 6: Corona-Auswirkungen überwinden

Der LNVP braucht ein klares Ziel, bis wann das Angebot und die Kapazität sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im Öffentlichen Personennahverkehr qualitativ und quantitativ dergestalt ausgebaut sein soll, dass die Fahrgäste und die Menschen, die es werden wollen, von der Qualität des Reisekomforts von einem einheitlichen Schleswig-Holstein-Komfort sprechen können.

3 Post Corona: Die Welt nach der Pandemie

Agenda für die Rückkehr auf den Wachstumspfad

Stärkerer Fokus auf den Freizeitverkehr, Schleswig-Holstein als Urlaubsland

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Konsequenz der bereits vor der aktuellen Situation rund um das Corona-Virus ersichtlichen Änderungen der Anteile des Pendler-Verkehrs, des Freizeit-Verkehrs und des touristischen Verkehrs an der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein vor, das Angebot und die Sitzplatzkapazität nicht nur in der Hauptverkehrszeit, sondern durch die vorhandenen Fahrzeuge insbesondere in der Normalverkehrszeit auszubauen, um Fahrgästen tagsüber insgesamt ein gleichmäßigeres Angebot und eine gleichmäßigere Sitzplatzkapazität anzubieten.

Das geplante Home-Office-Ticket, das anhand der Anforderungen des Pendler-Verkehrs konzipiert ist und in den Preisstufen 9 bis 21 das im Frühjahr 2021 eingeführte NAH.SH-Jobticket ergänzt, ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN zügig umzusetzen.

4 Maßnahmen des LNVP mit den Zeithorizonten 2027 und 2030 und deren Umsetzungsperspektiven

4.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen

4.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

Hinsichtlich der Maßnahme 13) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, auf der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe nicht nur im Streckenabschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe, sondern auf der gesamten Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auf der Relation Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg eine durchgehende Reisekette im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

4.2.2 Maßnahmen ab 2027

Hinsichtlich der nicht priorisierten Maßnahmen 6) bis 15) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen baulich und planerisch soweit vorzubereiten, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des Deutschland-Taktes (Maßnahmen 6) und 15)) sowie über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg (Maßnahmen 7) bis 14)) zügig finanziert und umgesetzt werden können.

4.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

Hinsichtlich der nicht priorisierten Maßnahmen 5) und 9) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die Weiterentwicklung des bisherigen Stations-Programm zu einem mit den entsprechenden Finanzmitteln ausgestatteten Stations- und Schnittstellen-Programm (Maßnahme 5)), um die Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, und die Bereitstellung weiterer Finanzmittel, um den Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazität im Landesbus-Netz und den kreisweiten Buslinien-Grundnetzen sicherzustellen.

5 Schneller und zuverlässiger am Ziel – 100 % nachhaltig und digital: Unsere Maßnahmen und Projekte bis 2030

5.1 Wiederherstellung und Verbesserung der Qualität - die Grundlage

5.1.1 Infrastruktur und Stationen

Robustes Netz/ Störungsfreie Infrastruktur/ Attraktive Stationen

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, über die im **Abschnitt 5.1.1 Infrastruktur und Stationen** beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Vorhaltung von Schieneninfrastruktur hinaus auch eine stärkere Regionalisierung der Verantwortung der Vorhaltung von Schieneninfrastruktur von DB Netz zu den regional aktiven Eisenbahninfrastrukturunternehmen Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) und AKN Eisenbahn GmbH zu verfolgen.

5.1.2 Fahrzeug

Fahrgastkomfort

Der Reisekomfort sollte nicht nur im Schienenpersonennahverkehr, sondern auch im Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein durch eine verbesserte Ausstattung neuer Fahrzeuge gesteigert werden.

Im Öffentlichen Personennahverkehr führt das dazu, dass mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge mit einem größeren Sitzteiler größere Fahrzeuge eingesetzt beziehungsweise der Takt verdichtet werden muss, um die angebotene Sitzplatzkapazität weiter anbieten zu können

Dafür müssen das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH die Bereitstellung weiterer Finanzmittel sicherstellen, so dass die kreisfreien Städte und die Kreise in Schleswig-Holstein sowohl den Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazität als auch die Steigerung des Reisekomforts sicherstellen können.

5.2 Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen

5.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026

2) E-Netz Ost

Die künftigen Regio-S-Bahn-Linien Neustadt – Lübeck (– Hamburg) und Travemünde – Lübeck (– Hamburg) sollten nicht nur montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit und samstags und sonntags im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan, sondern grundsätzlich im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

3) Angebotsausweitungen rund um Kiel (teilweise bereits in Realisierung)

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Preetz unabhängig von der Umsetzung der dritten Ausbaustufe Kiel – Lübeck so schnell wie möglich ein 30-Minuten-Takt einzuführen.

Dabei sollte die Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck analog zur Regionalbahn-Linie Kiel – Lübeck im Streckenabschnitt Kiel – Preetz beschleunigt werden und in diesem Streckenabschnitt ohne System-Halt verkehren.

5) Rendsburg–Rendsburg-Seemühlen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Rendsburg-Seemühlen – Rendsburg geplante Bahnstation Rendsburg-Seemühlen westlich der Büsumer Straße zu errichten, so dass eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Fockbek – Rendsburg-Seemühlen baulich und planerisch so weit wie möglich vorbereitet ist.

Darüber hinaus sollte der Streckenabschnitt (Fockbek –) Rendsburg-Seemühlen – Rendsburg im Rahmen der Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt bedient werden.

6) Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll-Dagebüll

Die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Dagebüll Mole – Niebüll sollte über die geplante Umstellung der Intercity-Verbindungen auf elektrische Traktion hinaus auch für die Umstellung der Regionalbahn-Linie Dagebüll Mole – Niebüll auf elektrische Traktion und für einen Ausbau des Angebotes auf der Regionalbahn-Linien Dagebüll Mole – Niebüll genutzt werden.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH sollten die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) bei der Beschaffung elektrischer Fahrzeuge unterstützen, die die besonderen Anforderungen der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (NEG) für die voraussichtlich übergangsweise mit elektrischer Traktion und den bisherigen Intercity-Wagen verkehrenden Intercity-Verbindungen erfüllen.

7) Weiterführung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand im Streckenabschnitt Kiel Abzweig Ss – Kiel-Oppendorf die Errichtung einer neuen als Kreuzungsstation geplanten Bahnstation Kiel-Wellingdorf baulich und planerisch so weit wie möglich vorzubereiten, dass die Bahnstation Kiel-Wellingdorf nach der kompletten Inbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand kurzfristig finanziert und umgesetzt werden kann, so dass auf der Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Schönberger Strand so schnell wie möglich ein 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

8) (Hamburg–) Wrist–Kellinghusen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen – Wrist geplante Bahnstation Kellinghusen dergestalt zu errichten, dass eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Hohenlockstedt – Kellinghusen baulich und planerisch so weit wie möglich vorbereitet ist.

Darüber hinaus sollte der Streckenabschnitt (Hohenlockstedt –) Kellinghusen – Wrist im Hinblick auf eine kurz- bis mittelfristige Anschlusssituation in Wrist an die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg alle 30 Minuten im 30-Minuten-Takt bedient werden.

9) Neumünster – Norderstedt Expresszug

Hinsichtlich der von der AKN Eisenbahn GmbH vorgestellten Überlegungen und Vorschläge für die Einführung einer Regionalexpress-Linie Neumünster – Kaltenkirchen – Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte sollten alternativ auch Überlegungen und Vorschläge untersucht werden, die Regionalbahn-Linie Neumünster – Kaltenkirchen zu beschleunigen und nur im Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte als Regionalexpress-Linie verkehren zu lassen.

10) S21 Taktverdichtung zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle

Im Hinblick auf die kurzfristig geplante Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der S-Bahn-Linie S21 im Streckenabschnitt Hamburg-Bergedorf – Aumühle montags bis freitags in der Nachmittags-Hauptverkehrszeit sollte eine Errichtung einer Bahnstation Aumühle an den Fernverkehrs- und Nahverkehrs-Gleisen untersucht werden, so dass in Aumühle eine Anschlusssituation zwischen der S-Bahn-Linie S21 und der Regionalexpress-Linie Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock hergestellt und die Anbindung von Reinbek, Wohltorf und Aumühle nach und von Büchen, Schwerin und Rostock verbessert werden kann.

11) Weitere Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland

Hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, um auf der S-Bahn-Linie S1 im Streckenabschnitt Wedel – Blankenese tagsüber einen 10-Minuten-Takt anbieten zu können, sollte auch die Errichtung einer neuen Bahnstation Wedel-Ost untersucht werden.

12) Bahnhof Altona Nord und Korridor Elmshorn–Hamburg (2+2)

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplante Einführung des im Frühjahr 2015 vom Fahrgastverband PRO BAHN entwickelten 2+2-Konzeptes im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg, kritisiert jedoch, dass die beteiligten Bundesländer, Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Umsetzung einer Angebotsmaßnahme ohne Umsetzung einer Infrastrukturmaßnahme (*die Errichtung der Bahnstation Hamburg-Altona Nord steht nicht im fachlichen Kontext des 2+2-Konzeptes*) fast 11 Jahre brauchen.

Darüber hinaus sollte auf der Regionalbahn-Linie Itzehoe – Hamburg Hauptbahnhof nicht nur im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof, sondern tagsüber auch im Streckenabschnitt Itzehoe – Elmshorn ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden, um im Hinblick auf die zum 01. Januar 2022 geplante Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) auf den Kreis Steinburg das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zu verbessern.

13) Halbstundentakt zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die geplanten weiteren Kreuzungsstationen in Rickling und Fresenburg so schnell wie möglich zu finanzieren und umzusetzen, um auf der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe nicht nur im Streckenabschnitt Bad Segeberg – Bad Oldesloe, sondern auf der gesamten Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auf der Relation Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg eine durchgehende Reisekette im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

In einer zweiten Stufe können nach einem weiteren Ausbau und einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe die Akku-Triebwagen durch reine Elektro-Triebwagen abgelöst und eine Regionalbahn-Linie Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg (*durch Beistellung beziehungsweise Flügelung in Bad Oldesloe an die/ von der Regionalexpress-Linie Neustadt –/ Travemünde – Lübeck – Hamburg*) eingeführt werden.

14) Flügelzugkonzept RE Kiel-Schleswig-Husum/Flensburg / RE Hamburg–Flensburg

Hinsichtlich der Überlegungen und Vorschläge zum Ausbau des Angebotes im Streckenabschnitt Flensburg – Jübek spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN dafür aus, im Rahmen der Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg auf der Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Hamburg im Streckenabschnitt Flensburg – Schleswig einen 30-Minuten-Takt einzuführen.

Die Überlegungen und Vorschläge des Fahrgastverbands PRO BAHN für die Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sehen zudem die Errichtung neuer Bahnstationen in Flensburg-Weiche, Eggebek und Schuby vor, welche von der im Streckenabschnitt Flensburg – Schleswig im 30-Minuten-Takt verkehrenden Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Hamburg bedient werden.

Eine Verkürzung der Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Hamburg ist unserer Auffassung nach verkehrlich nicht sinnvoll, aus dem Grund, dass mit einem weiteren Auf- und Ausbau einer Fernverkehrs-Linie Århus – Fredericia –/ København – Ringsted – Odense – Kolding – Flensburg – Neumünster – Hamburg der Schienenpersonenfernverkehr die Funktion der schnellen Anbindung der Region Flensburg an den Knoten Hamburg übernehmen sollte.

Darüber hinaus ist unserer Auffassung nach weder eine die Fahrzeit verlängernde Beistellung beziehungsweise Flügelung in Jübek (*insbesondere in Richtung zur Husum zur Erreichung des Taktknotens zur Minute 30 und zur Anschlusssicherung nach Westerland und Niebüll, St. Peter-Ording und Heide*) noch eine Differenzierung der Sitzplatzkapazität in den Streckenabschnitten Husum – Jübek und Jübek – Kiel (*insbesondere im touristischen Verkehr im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan braucht es eine gleichmäßige Sitzplatzkapazität auf der kompletten Regionalexpress-Linie Husum – Jübek – Rendsburg – Kiel*) verkehrlich sinnvoll.

Zudem werden mit den Regionalexpress-Linien Husum –/ Flensburg – Jübek – Rendsburg – Kiel und Flensburg – Eckernförde – Kiel weder ein 30-Minuten-Takt noch ein angenäherter 30-Minuten-Takt, sondern zwei Verbindungen pro Stunde angeboten.

15) weitere Maßnahmen

Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Hamburg – Büchen

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Bahnstrecke Hamburg – Büchen auch montags bis freitags tagsüber und abends sowie samstags und sonntags einen 30-Minuten-Takt einzuführen, so dass auch auf dieser auf den Knoten Hamburg zulaufenden und im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gelegenen Bahnstrecke des Landes Schleswig-Holstein ein Grundnetz-Angebot im Schienenpersonennahverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg nach und nach einen 30-Minuten-Takt einzuführen, um der in der vergangenen Jahren stark angestiegenen Nachfrage (*im Zeitraum von 2015 bis 2019 im Streckenabschnitt Lübeck – Ratzeburg plus 25 Prozent, im Streckenabschnitt Ratzeburg – Mölln plus 23 Prozent, im Streckenabschnitt Mölln – Büchen plus 21 Prozent, im Streckenabschnitt Büchen – Lauenburg plus 26 Prozent und im Streckenabschnitt Lauenburg – Lüneburg plus 16 Prozent*), Rechnung zu tragen.

In einer ersten Stufe sollte die Regionalbahn-Linie Kiel – Lübeck zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 nach Ratzeburg, gegebenenfalls nach Mölln verlängert werden, wozu eine Anpassung des Betriebs-Konzeptes auf der Regionalexpress-Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg und die Errichtung eines provisorischen Außenbahnsteiges an Gleis 2 der Bahnstation Mölln erforderlich ist.

Trassensicherungsverträge

Die Bahnstrecken Süderbrarup – Kappeln und Malente – Lütjenburg, zu denen der Entwurf des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) für die Jahre 2022 bis 2027 keine konkreten Aussagen macht, sollten aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN durch Trassensicherungsverträge zwischen der NAH.SH und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche für die Vorhaltung der Schieneninfrastruktur verantwortlich zeichnen, für eine Reaktivierung zu einem späteren Zeitpunkt gesichert werden.

Die NAH.SH sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zur Sicherung eines nutzbaren Anschlusses der Schieneninfrastruktur an das regionale Schienennetz und zur Sicherung eines Grundbetrages zur betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur (Zuschuss pro Streckenkilometer) verpflichten, während die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sich zur Sicherung der betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur und Sicherung des Zugangs der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur betriebsfähig vorgehaltenen Schieneninfrastruktur verpflichten.

Die Trassensicherungsverträge zwischen der NAH.SH und der DB Netz sollten zu einem späteren Zeitpunkt analog der Trassensicherungsverträge für die Bahnstrecken Süderbrarup – Kappeln und Malente – Lütjenburg fortgeführt werden.

Touristische Verkehre

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, den 2021 eingeführten touristischen Verkehr auf der Bahnstrecke Eckernförde – Süderbrarup – Kappeln fortzuführen, das Angebot im Streckenabschnitt Eckernförde – Süderbrarup auf 3 Zugpaare und im Streckenabschnitt Süderbrarup – Kappeln auf 6 Zugpaare auszubauen sowie den Bedienungszeitraum von Anfang April bis Ende Oktober auszuweiten.

Analog zum touristischen Verkehr auf der Bahnstrecke Eckernförde – Süderbrarup – Kappeln sollte nach der Herstellung der betriebsfähigen Vorhaltung auch ein touristischer Verkehr auf der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg mit 6 Zugpaaren im Bedienungszeitraum von Anfang April bis Ende Oktober eingeführt werden.

5.2.2 Maßnahmen ab 2027

2) Elektrifizierung Itzehoe–Westerland

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland – Hamburg im Streckenabschnitt Westerland – Itzehoe den Streckenabschnitt Westerland – Elmshorn weitestgehend für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu ertüchtigen und die Streckenabschnitte Westerland – Morsum, Klanxbüll – Niebüll und Bredstedt – Hattstedt zweigleisig auszubauen, so dass ...

... die Fahrzeit im Schienenpersonenfernverkehr Westerland – Hamburg Hauptbahnhof von derzeit 195 Minuten auf künftig 150 Minuten verkürzt werden kann

... die Fahrzeit im schnellen Schienenpersonennahverkehr Westerland – Hamburg Hauptbahnhof von derzeit 195 Minuten auf künftig 170 Minuten verkürzt werden kann

3) Hamburg–Elmshorn/ S4-West

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, im Rahmen der weiteren Planungen zur S-Bahn-Linie S4 West die im Herbst 2020 vorgestellte Umsetzungsvariante deutlich zu überarbeiten und weiterzuentwickeln.

Verkehrlich sinnvoll verzichtet diese Umsetzungsvariante auf die Nutzung der Fern- und Nahverkehrs-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg – Elbgaustraße und ermöglicht mit einer Nutzung der S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg – Elbgaustraße die Bedienung der S-Bahn-Station Elbgaustraße (*Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3*).

Verkehrlich nicht sinnvoll verzichtet diese Umsetzungsvariante mit einer Nutzung der S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Pinneberg – Altona Nord und der über die S-Bahn-Station Elbgaustraße erfolgenden Bedienung der S-Bahn-Stationen Eidelstedt, Stellingen und Langenfelde auf die attraktiven Fahrzeiten der im Frühjahr 2008 vorgestellten Umsetzungsvariante, so dass von Tornesch und von Pinneberg aus zur Hamburger Innenstadt die Verbindungen mit Umstieg in Altona Nord von der Fahrzeit attraktiver als die Nutzung der S-Bahn-Linie S4 West ist.

Die im Herbst 2020 vorgestellte Umsetzungsvariante ist daher dahingehend zu überarbeiten und weiterzuentwickeln, dass der Vorteil der Bedienung der S-Bahn-Station Elbgaustraße (*Verknüpfung mit dem Stadtverkehr auf dem Ring 3*) erhalten und der Nachteil der Verlängerung der Fahrzeit durch die Nutzung der S-Bahn-Gleise im Streckenabschnitt Elbgaustraße – Altona Nord behoben wird.

Darüber hinaus sind Umsetzungsvarianten mit einer Integration der Streckenabschnitte Itzehoe – Elmshorn, Kellinghusen – Elmshorn und Elmshorn – Ulzburg Süd sowie des Streckenabschnitts Uetersen – Tornesch ernsthaft zu prüfen.

4) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Neumünster–Bad Segeberg–Bad Oldesloe

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe im Rahmen der geplanten Elektrifizierung weitestgehend zweigleisig auszubauen, in einer ersten Stufe mit einer Regionalbahn-Linie Neumünster – Bad Oldesloe im 30-Minuten-Takt zu bedienen und in einer zweiten Stufe die Regionalbahn-Linie Neumünster – Bad Oldesloe im 30-Minuten-Takt nach und von Hamburg Hauptbahnhof (*durch Beistellung beziehungsweise Flügelung in Bad Oldesloe*) zu verlängern.

Sofern im Hinblick auf die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg verkehrlich sinnvoll, kann in einer dritten Stufe eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg von und nach Kiel umgesetzt werden.

5) Feste Fehmarnbeltquerung – Bahnhofsumfelder und Anbindung Bahnhöfe

Ein Angebot mit einer Regionalexpress-Linie 9 Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck im 120-Minuten-Takt und einer Regionalexpress-Linie 90 Burg auf Fehmarn – Lübeck im 120-Minuten-Takt erscheint verkehrlich als nicht angemessen und als nicht ausreichend, einerseits, weil die von DB Netz getätigten Investitionen in die Infrastruktur nur unzureichend genutzt werden, und andererseits, weil die Führung nur bis und ab Lübeck die Nachfrage vom nördlichen Teil des Kreises Ostholstein nach Hamburg nur mit einem Umstieg in Lübeck bedient.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, auf der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck einen 60-Minuten-Takt einzuführen und die Regionalexpress-Linie bis und ab Hamburg Hauptbahnhof zu führen, indem die Sprinter-Linie Lübeck – Hamburg in die Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck – Hamburg integriert wird.

Darüber hinaus ist die verkehrlich nicht angemessene und nicht ausreichende Erschließung des nördlichen Kreises Ostholstein nur durch die geplanten Bahnstationen Burg auf Fehmarn, Heiligenhafen/ Großenbrode, Oldenburg und Lensahn durch eine ernsthafte Prüfung der Errichtung neuer Bahnstationen in Heringsdorf, Göhl und Altenkrempe zu korrigieren.

Zudem spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN auch weiterhin für die Erhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Haffkrug – Ratekau und deren Integration in die Regio-S-Bahn Lübeck aus.

6) Ausbau Kiel – Lübeck

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, dass neue Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck mit einer Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck im 30-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von unter 60 Minuten sowie den Regio-S-Bahn-Linien Kiel – Preetz Süd und (*optional Lütjenburg –*) Malente Nord – Lübeck im 30-Minuten-Takt grundsätzlich weiter zu verfolgen.

Die Umsetzungsvariante mit den System-Kreuzungen der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck in Preetz, Plön und Eutin reduziert zwar den Anpassungsbedarf in den Regionalverkehrs- und den Stadtverkehrs-Netzen der Kreise Plön und Ostholstein sowie das Investitionsvolumen der dritten Ausbaustufe der Bahnstrecke Kiel – Lübeck, verlängert jedoch in Preetz und Eutin die Umsteigezeiten zwischen der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck und den Regionalverkehrs- und Stadtverkehrs-Netzen.

Darüber hinaus erreicht die Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck den Taktknoten Lübeck erst nach den Minuten 00 und 30, so dass von 5 möglichen Anschlusssituationen nur 2 Anschlusssituationen umgesetzt werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, dass neue Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck dahingehend zu überarbeiten und weiterzuentwickeln, dass die Regionalexpress-Linie den Taktknoten Lübeck zu den Minuten 00 und 30 erreicht, so dass von 5 möglichen Anschlusssituationen auch 5 Anschlusssituationen umgesetzt werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des Deutschland-Taktes die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden können.

7) Bahnknoten Flensburg

Die Infrastrukturmaßnahmen für den Bahnknoten Flensburg sollten analog zu den Regionen Kiel und Lübeck als Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg benannt werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat daher Überlegungen und Vorschläge für eine Regio-S-Bahn Flensburg entwickelt, welche folgendes Liniennetz vorsehen:

- Fredericia –/ Sønderborg – Tinglev – Flensburg
- Niebüll – Flensburg
- Schleswig – Flensburg
- Süderbrarup – Flensburg

Hinsichtlich der Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sollte sowohl eine Umsetzungsvariante mit einer Führung zur Bahnstation Flensburg-ZOB als auch eine Umsetzungsvariante mit einer Führung zur Bahnstation Flensburg untersucht werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Flensburg zügig finanziert und umgesetzt werden können.

8) S-Bahn Kiel

Eine Regio-S-Bahn-Linie Kiel – Schönberger Strand sollte analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Kiel zügig finanziert und umgesetzt werden können.

9) S-Bahn Lübeck

Eine Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck sollte analog zu den weiteren Regio-S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Zudem sollte im Rahmen der Planungen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck auch eine Regio-S-Bahn-Linie Lübeck – Schlutup im 30-Minuten-Takt untersucht werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck zügig finanziert und umgesetzt werden können.

10) Reaktivierung Bergedorf/Hamburg – Geesthacht

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Nettelnburg – Geesthacht zu reaktivieren, eine Stadtbahn-Strecke Bergedorf – Bergedorf Süd, neue Bahnstationen im Streckenabschnitt Nettelnburg – Geesthacht zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht im 30-Minuten-Takt und einer Stadtbahn-Linie Bergedorf – Geesthacht zu bedienen.

In Geesthacht sollte eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht nach Geesthacht Ost und Verlängerung der Stadtbahn-Linie Bergedorf – Geesthacht zur Spandauer Straße baulich und planerisch berücksichtigt werden.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

11) S32 Schenefeld

Eine Anbindung von Schenefeld an die geplante S-Bahn-Linie S32 Osdorfer Born – Hauptbahnhof – Harburg Rathaus mit einer Wende an der geplanten S-Bahn-Station Osdorfer Born erscheint verkehrlich nicht sinnvoll.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat daher Überlegungen und Vorschläge für eine schienengebundene Anbindung von Schenefeld, Osdorf und Lurup mit einer S-Bahn und einer Stadtbahn entwickelt, welche eine Anbindung von Schenefeld an eine S-Bahn und eine Stadtbahn ohne einen Fahrtrichtungswechsel vorsehen.

12) Reaktivierung Neumünster–Ascheberg

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg zu reaktivieren, neue Bahnstationen Neumünster Christianstraße, Bokhorst und Wankendorf zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Neumünster – Plön im 30-Minuten-Takt zu bedienen, so dass die durchgehende Reisekette Hamburg – Neumünster – Plön im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

13) Reaktivierung Niebüll–Flensburg (Innenstadt)

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, die Bahnstrecke Niebüll – Flensburg-Weiche – Flensburg-ZOB zu reaktivieren, neue Bahnstationen zu errichten und mit einer Regionalbahn-Linie Niebüll – Flensburg-ZOB im 30-Minuten-Takt zu bedienen, so dass die durchgehende Reisekette Westerland – Niebüll – Flensburg im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Sofern verkehrlich sinnvoll, sollte in einer ersten Stufe der Streckenabschnitt Niebüll – Flensburg-Weiche reaktiviert und die Regionalbahn-Linie Niebüll – Flensburg von und nach Flensburg Hbf geführt werden, während in einer zweiten Stufe der Streckenabschnitt Flensburg-Weiche – Flensburg-ZOB reaktiviert und die Regionalbahn-Linie Niebüll – Flensburg von und nach Flensburg-ZOB geführt wird.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

14) Reaktivierung Uetersen-Tornesch- (Pinneberg-Hamburger Güterumgehungsbahn)

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen – Tornesch im Rahmen der weiteren Planungen zur S-Bahn-Linie S4 West sowohl eine Umsetzungsvariante mit einer Regionalbahn-Linie nach Hamburg als auch eine Umsetzungsvariante mit einer S-Bahn-Linie nach Hamburg ernsthaft zu prüfen.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Reaktivierung der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

15) Ausbau Neumünster–Heide

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, nach den von DB Netz in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen in die Gleisanlagen der Bahnstrecke Heide – Neumünster zügig die technische Sicherung der Bahnübergänge sowie die Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt und einer Kreuzungsstation in Aukrug zu finanzieren und umzusetzen.

Die technische Sicherung der Bahnübergänge ermöglicht eine höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit und die Verkürzung der Fahrzeit auf unter 60 Minuten, die Kreuzungsstation in Beringstedt ermöglicht die Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster, die Kreuzungsstation in Aukrug ermöglicht die Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Hohenwestedt – Neumünster.

Die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke sollten baulich und planerisch soweit vorbereitet werden, dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Einführung des Deutschland-Taktes die Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke zügig finanziert und umgesetzt werden können.

16) SPNV Anbindung an den Hamburger Flughafen

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für eine nördliche schienengebundene Anbindung der Regionen Hamburg Airport (Flughafen) und Hamburg City Nord die Errichtung einer weitestgehend oberirdisch verlaufenden S-Bahnstrecke Hasloh –/ Quickborner Straße – Hamburg Airport (Flughafen) zu prüfen.

Dabei sollten auch Umsetzungsvarianten mit einem Gleisdreieck südlich von Hasloh (*für die Einführung einer Tangential-S-Bahn-Linie*) sowie mit einer Trassierung westlich von Norderstedt und einer Trassierung über die U-Bahn-Station Norderstedt Mitte untersucht werden.

17) Streckenverkürzung Elmshorn – Itzehoe

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, in ersten Stufe den bestehenden Streckenabschnitt Itzehoe – Elmshorn weitestgehend für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/ h zu ertüchtigen, so dass ...

... auf der Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg einerseits die Fahrzeit im Streckenabschnitt Itzehoe – Elmshorn verkürzt und andererseits der System-Halt in Glückstadt wieder eingeführt kann

... auf der Regionalbahn-Linie Itzehoe – Hamburg Hauptbahnhof (*alternativ S-Bahn-Linie S4 West*) neue System-Halte in Breitenburg, Glückstadt Nord und Kiebitzreihe bedient werden können, ohne die Fahrzeit zu verlängern

Sofern verkehrlich sinnvoll, kann in einer zweiten Stufe eine Errichtung einer Neubaustrecke Lägerdorf – Horst umgesetzt werden.

5.3 Weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen bis 2030

5.3.1 SPNV-Stationen

Maßnahmen bis Ende 2026/ Neue Stationen ab 2027 (36 Stationen)

Neue Stationen

Das Themenfeld der Errichtung neuer Bahnstationen beziehungsweise der Reaktivierung in der Vergangenheit aufgegebener Bahnstationen und somit der Erschließung des ländlichen Raumes durch den Schienenpersonennahverkehr ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN derart wichtig, dass das Themenfeld in einem mit den entsprechenden Finanzmitteln ausgestatteten Stations- und Schnittstellen-Programm, welches im Umfang deutlich über die bisherigen Stations-Programme hinaus geht, verfolgt werden soll.

Der Fahrgastverband PRO BAHN geht davon aus, dass in den kreisfreien Städten und den Kreisen in Schleswig-Holstein insgesamt ein Potential für die Vorhaltung von 300 bis 325 Bahnstationen besteht.

Planungen Elmshorn und Neumünster

Sowohl in Neumünster als auch in Elmshorn ist aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN vor der Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes, einer neuen Anlage für den Zentralen Omnibusbahnhof sowie der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zunächst einmal der Ausbau der Bahnsteig- und der Gleisanlagen zu definieren.

Im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Schleswig-Holstein-Taktes beziehungsweise des Deutschland-Taktes ist unserer Auffassung nach in Neumünster für den weiteren Ausbau des Taktknotens zu den Minuten 00 und 30 ein Ausbau auf insgesamt 8 Bahnsteiggleise mit 4 Mittelbahnsteigen und in Elmshorn ein Ausbau auf insgesamt 6 Bahnsteiggleise mit 3 Mittelbahnsteigen, davon 2 Bahnsteiggleisen mit 1 Mittelbahnsteig für die S-Bahn-Linie S4 West, erforderlich.

Bahnhofsumfelder werden zur Mobilitätsstation

Die Aufwertung von Bahnstationen und Bahnhofsumfelder zu Mobilitätsstationen ist insbesondere in Gemeinden und Städten, in denen die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein stärker vom touristischen Verkehr geprägt ist, durch die Errichtung neuer Bahnhofsgebäude beziehungsweise durch die Sanierung vorhandener Bahnhofsgebäude zu unterstützen.

So erscheint eine Errichtung neuer Bahnhofsgebäude unter anderem in St. Michaelisdonn sowie in Eckernförde und eine Sanierung vorhandener Bahnhofsgebäude in Malente-Gremsmühlen und in Timmendorfer Strand verkehrlich sinnvoll.

weitere Maßnahmen

Im Rahmen der geplanten Errichtung einer neuen Überführung beziehungsweise Unterführung an der Bahnstation Glückstadt und der geplanten Aufwertung des Bahnhofsumfelder der Bahnstation Glückstadt sollten die beiden Außenbahnsteige mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern und mit einer Nutzlänge von 380 Metern neu errichtet werden.

5.3.2 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit von Stationen

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit von Bahnstationen fordern wir, den weiteren barrierefreien Ausbau von Bahnstationen in erster Linie dergestalt zu planen, dass die Bahnsteiganlagen durch ebenerdige Zuwegungen barrierefrei erreichbar sind, und in zweiter Linie dergestalt zu planen, dass die Bahnsteiganlagen durch Aufzugsanlagen barrierefrei erreichbar sind.

Ziel, eine Einschränkung der Zuverlässigkeit der barrierefreien Erreichbarkeit durch einen Ausfall von Aufzugsanlagen beziehungsweise durch einen langwierigen Austausch von Aufzugsanlagen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit von Fahrzeugen fordern wir, die weiteren Ausschreibungen zur Fahrzeugbereitstellung dergestalt zu planen, dass die Fahrzeuge nicht nur im Sinne der TSI PRM, sondern auch im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention barrierefrei erreichbar sind.

Des Weiteren fordern wir, dass in einstöckigen Fahrzeugen mindestens 60 Prozent und in doppelstöckigen Fahrzeugen mindestens 35 Prozent der gesamten Anzahl an Sitzplätzen untergebracht und die im Hochflurbereich untergebrachten Sitzplätze ohne Stufen erreichbar sind, ausgenommen in den Bereichen der Fahrzeugköpfe, in denen die Antriebs-Technik untergebracht ist.

Zudem regen wir an, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH mit dem Runden Tisch Mobilitätseingeschränkte Reisende, dem Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein sowie den Umwelt- und Verkehrsverbänden Fahrgastverband PRO BAHN und VCD in eine offene Diskussion geht, ob unter den Aspekten der barrierefreien Erreichbarkeit für Menschen mit Behinderungen, der barrierefreien Erreichbarkeit für Menschen ohne Behinderungen und der geplanten Sitzplatzkapazität für die kommende Ausschreibung zur Fahrzeugbereitstellung und zur Fahrzeuginstandhaltung eine einstöckige Fahrzeug-Plattform, eine doppelstöckige Fahrzeug-Plattform oder eine kombinierte Fahrzeug-Plattform eine attraktive und konkurrenzfähige Fahrzeug-Plattform sein kann.

5.3.3 Busverkehr

Wichtige Achsen für überregionale Busverbindungen

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat bereits im Vorfeld des geplanten 5. Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für die Jahre 2018 bis 2022 einen Vorschlag für ein Landesbus-Netz mit insgesamt 25 Landesbus-Linien entwickelt, die eine Netz-Funktion im Nahverkehrs-Grundnetz in Schleswig-Holstein oder/ und eine Anbindungs-Funktion einer ehemals mit der Bahn angebondenen Stadt beziehungsweise Gemeinde haben.

Der Vorschlag des Fahrgastverbandes PRO BAHN für die Einführung eines Landesbus-Netzes umfasst folgende Landesbus-Linien:

- Niebüll – Flensburg (perspektivisch Umstellung auf SPNV)
- Husum – Flensburg
- Schleswig – Kappeln

- Schleswig – Eckernförde
- Rendsburg – Eckernförde
- Rendsburg – Itzehoe
- Heide – Rendsburg
- Kiel – Oldenburg
- Kiel – Bad Segeberg
- Heiligenhafen – Oldenburg
- Neumünster – Plön (perspektivisch Umstellung auf SPNV)
- St. Michaelisdonn – Brunsbüttel
- Eutin – Neustadt
- Eutin – Scharbeutz
- Brunsbüttel – Itzehoe
- Itzehoe – Bad Bramstedt
- Bad Bramstedt – Bad Segeberg
- Ulzburg Süd – Bad Segeberg
- Bad Segeberg – Scharbeutz
- Bad Segeberg – Lübeck
- Bad Segeberg – Hamburg-Ochsenzoll
- Timmendorfer Strand – Travemünde
- Bad Oldesloe – Ratzeburg
- Bad Oldesloe – Geesthacht
- Hamburg-Bergedorf – Geesthacht (perspektivisch Umstellung auf SPNV)

Angebot mit hohem Standard

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Verkehrsangebot im Landesbus-Liniennetz analog zum Schienenpersonennahverkehr täglich mindestens einen 60-Minuten-Takt vor.

Der Bedienungs-Zeitraum sollte montags bis freitags von 04.00 bis 01.00 Uhr, samstags von 05.00 bis 01.00 Uhr sowie sonntags von 06.00 bis 01.00 Uhr gehen.

Montags bis freitags sollten 19 Buspaare, samstags 18 Buspaare sowie sonntags 17 Buspaare angeboten werden.

Integraler Taktfahrplan

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in den kreisfreien Städten und den Kreisen in Schleswig-Holstein auf der Grundlage der heute bestehenden Taktknoten im Schienenpersonennahverkehr und der künftig geplanten Angebotsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr Taktknoten einzurichten beziehungsweise zu erhalten.

In den Taktknoten werden die Anschlusssituationen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und den Landesbus-Linien beziehungsweise zwischen den Landesbus-Linien mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten angeboten und durch die Anschlusssicherung sichergestellt.

Besondere Qualitätsmerkmale

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solo- beziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 beziehungsweise 45 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solo- beziehungsweise Gelenkwagen sollten über Klappische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze oder 3 Kinderwagenplätze verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein Fahrgast-Informationssystem mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeitinformation sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

5.3.4 Mobilität neben Bahn und Bus

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Bahnstationen, Bushaltestellen und Fähranlegern mit Funktion im Öffentlichen Personennahverkehr fordern wir, dass sich das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH klare Ziele setzen, Gemeinden und Städte in Schleswig-Holstein zu überzeugen, ihre Planungen zum qualitativen und quantitativen Auf- und Ausbau von Fahrrad- und Fußwegen dergestalt weiter zu entwickeln, dass die Erreichbarkeit von Bahnstationen, Bushaltestellen und Fähranlegern mit Funktion im Öffentlichen Personennahverkehr zu Fahrrad und zu Fuß deutlich verbessert wird.

5.3.5 Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, das NAH.SH und die NSH das Tarifsortiment des Schleswig-Holstein-Tarifs um ein Auszubildenden- und Schüler-Ticket ergänzen.

Das Auszubildenden- und Schüler-Ticket soll es Auszubildenden beziehungsweise Schülern ermöglichen, ihre Ausbildungsstätte beziehungsweise ihre Schule sowie das nächst gelegene Oberzentrum mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu erreichen.

Das Auszubildenden- und Schüler-Ticket soll als Solidarticket gestaltet sein, so dass es mit den Jahresbeiträgen der Auszubildenden und der Schüler selbst tragen kann.

5.3.6 Antriebswende

Maßnahmen und Projekte ab 2027

Elektrifizierung der Marschbahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland – Hamburg im Streckenabschnitt Westerland – Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum – Jübek auch die Bahnstrecken Büsum – Heide und Brunsbüttel – Wilster (– Itzehoe) zu elektrifizieren, um im Rahmen eines fahrgastorientierten integrierten Konzept für die gesamte Westküste des Landes Schleswig-Holstein mit einer elektrischen Fahrzeug-Plattform neue Direktverbindungen Büsum – Heide – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg und Brunsbüttel – Itzehoe – Elmshorn – Hamburg einführen zu können.

Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, über die im LNVP enthaltene Elektrifizierung der Bahnstrecken Westerland – Hamburg im Streckenabschnitt Westerland – Itzehoe und des Streckenabschnitts Husum – Jübek, Kaltenkirchen – Hamburg und Neumünster – Bad Oldesloe hinaus die Elektrifizierung der weiteren zentralen Bahnstrecken Flensburg – Eckernförde – Kiel, Rendsburg – Kiel, Neumünster – Kaltenkirchen, Elmshorn – Henstedt-Ulzburg, Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte, Kiel – Lübeck und Lübeck – Büchen – Lüneburg baulich und planerisch vorzubereiten, so dass im Fall einer Bereitstellung weiterer Finanzmittel durch den Bund über ein Sonderprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken zügig finanziert und umgesetzt werden kann.

Weitere Maßnahmen und Projekte

Bike+Ride

Im Hinblick auf die Fortführung des Bike+Ride-Programms fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, die in den kommenden Jahren neu zu errichtenden Fahrradstationen mit einer höheren Anzahl an geschlossenen und offenen Stellplätzen zu dimensionieren, um Fahrgäste zu überzeugen, auf die Mitnahme des Fahrrads in den Fahrzeugen zugunsten der Abstellung des Fahrrads an den Bahnstationen zu verzichten.

Dafür ist seitens der NAH.SH und der NSH das Tarifsortiment des Schleswig-Holstein-Tarif um ein Tarifangebot, welches eine Kombination aus der Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs und des Fahrrades ermöglicht, zu ergänzen.

6 Finanzierung

6.3 Verträge und Vergabe SPNV

6.3.2 Verträge

Qualität im Bereich Fahrzeuge und Fahrbetrieb/ Garantien zur Fahrzeugfinanzierung

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH analog zur Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und der Fahrzeuginstandhaltung für die Verkehrsleistungen in den Akku-Netzen Nord, West-Ost und Ost eine gemeinsame Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und Fahrzeuginstandhaltung mindestens für die E-Netze West und Mitte sowie gegebenenfalls für optionale E-Netze Jütland (Verkehrsleistungen von und nach Esbjerg, Fredericia und Sønderborg) und Ostseeküste (Verkehrsleistungen auf der Regionalexpress-Linie Hamburg – Lübeck – Burg auf Fehmarn – Nykøbing) ernsthaft prüfen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN verspricht solch eine gemeinsame Ausschreibung der Fahrzeugbereitstellung und Fahrzeuginstandhaltung aufgrund der hohen Anzahl an fest abzunehmenden Fahrzeugen beziehungsweise an optional abzunehmenden Fahrzeugen einen angemessenen Angebotspreis für die Fahrzeugbereitstellung die Fahrzeuginstandhaltung, einen höheren Anteil an Gleichteilen im fortlaufenden Prozess der Fahrzeugbereitstellung, eine höhere Verfügbarkeit als bei einer niedrigeren Anzahl an fest abzunehmenden Fahrzeugen beziehungsweise an optional abzunehmenden Fahrzeugen und eine höhere Redundanz zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Fahrzeuge zur Erbringung der Verkehrsleistungen einsetzen.

6.3.3 Vergaben und Vergabefahrplan

Netzgröße und Loslimitierung

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, auch bei den kommenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen in den Akku- und E-Netzen, in denen es verkehrlich sinnvoll ist, eine Aufteilung der Ausschreibung der Verkehrsleistungen in einzelne Lose vorzunehmen und eine sogenannte Loslimitierung vorzusehen.

Verfügbarkeit von Werkstätten

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH vor den kommenden Ausschreibungen der Fahrzeugbereitstellung, der Fahrzeuginstandhaltung und der Verkehrsleistungen in den Akku- und E-Netzen ein mittel- bis langfristiges Konzept für die Instandhaltungswerke in Schleswig-Holstein entwickeln.

So sind in Schleswig-Holstein derzeit Instandhaltungswerke für das D-Netz West sowie die Akku-Netze Nord, West-Ost und Ost vorhanden, mittel- bis langfristig bedarf es jedoch neuer Instandhaltungswerke für die E-Netze West und Mitte sowie für die optionalen E-Netze Jütland und Ostseeküste.