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

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentinental, Landesvorsitzender

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

Schwentinental, 17.03.2026

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 2027 bis 2031 für das Land Schleswig-Holstein.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

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

2. Bestandsaufnahme

2.3 Bearbeitungsstand von Projekten des vorigen LNVP

2.3.2 Fahrzeugoffensive

S. 13-15 Erhöhter Komfort in den neuen Zügen für das Netz Mitte/ Süd-West

Neben der Klimatisierung muss auch eine gute Luftqualität angestrebt werden. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass diese für eine die Hygiene erforderlich ist, sie erhöht aber auch den Komfort.

S. 37 ÖPNV und Klimaschutz

Die Feststellung, dass Schleswig-Holstein ein Flächenland ist, unterschätzt das ÖPNV-Potenzial im Land. Es sollte erwähnt werden, dass knapp 60 Prozent der Schleswig-Holsteiner:innen in den vier kreisfreien Städten und dem Hamburger Umland wohnen. Zudem lebt eine deutliche Mehrheit auch auf dem “Land” in Klein- und Mittelstädten, die überwiegend an den SPNV angebunden sind.

3. Verkehrspolitische Ziele und Handlungsfelder

3.1 Verkehrspolitische Ziele

S. 38 1. Steigerung der Nachfrage

Die Personenkilometer sind ein ungeeigneter Maßstab, um die Attraktivität und den Erfolg als Klimaschutzmaßnahme zu messen. So sind induzierte Verkehre keine qualitative Verbesserung, da sie keine Verkehrsverlagerung bewirken.

3.2 Handlungsfelder

S. 41 3.2.1 Angebot im SPNV

Es stimmt, dass ein Sitzplatz das wichtigste Komfortkriterium ist. In diesen Aspekt sollte insbesondere auf den Hauptachsen vorrangig investiert werden. Die Qualität des Sitzplatzes, insbesondere für die Arbeit an einem Laptop, sollte aber auch ins Auge genommen werden. Dazu sollte vor allem das Potenzial der 1. Klasse gehoben werden. Kaum ein Fahrgast kennt die Übergangskarte, die durch das D-Ticket sehr attraktiv geworden ist. Diese sollte in „1.-Klasse-Upgrade“ umbenannt und beworben werden.

3.2.2 Digitalisierung

S. 42 Zugleit- und Sicherungstechnik

Aus unserer Sicht steigert ETCS nicht nur die Kapazität, sondern vor allem die Zuverlässigkeit.

S. 42 Netzabdeckung und WLAN

Aus unserer Sicht darf gerne festgestellt werden, dass die Mobilfunkversorgung weder Aufgabe des Landes noch der Verkehrsunternehmen ist. Zudem sind – bei ausreichender Netzabdeckung – die Geschwindigkeit und Datenvolumen inzwischen so gut, dass WLAN in den Zügen bald überflüssig sein wird. Wir halten die Förderung von Repeatern daher sinnvoller.

Es sollte auch darauf hingewiesen werden, dass die Mobilfunkabdeckung relevant für das subjektive Sicherheit ist, da die Smartphonenutzung nachweislich das Sicherheitsempfinden verbessert (soziale Präsenz durch Kommunikation, Eskapismus).

S. 43 Fahrgastinformation

Bei der Fahrgastinformation gibt es vor allem beim UX-Design und der Kommunikation Optimierungsbedarf. So werden Großstörungen, Streiks oder Ähnliches in der NAH.SH-App als Pop-Up beim Start angezeigt, das sicherlich von einem Großteil der Nutzenden direkt geschlossen wird, da es dem gewünschten Ziel im Weg ist und auch noch wie ein Cookie-Banner wirkt.

Überhaupt sollte die NAH.SH mehr Verantwortung für die Fahrgastkommunikation übernehmen. Es wurde so viel Geld in die Etablierung der Marke investiert, so viele Aufgaben zentralisiert, dass es schon fast komisch wirkt, wenn bei Störungen auf die EVU verwiesen wird. Da die meisten Fahrgäste inzwischen in Bussen und Bahnen „der NAH.SH“ sitzen, ist die Frage nach dem Unternehmen für den durchschnittlichen Fahrgast ohnehin nicht einfach zu beantworten. Damit ist nicht die Information über den Status bestimmter Verbindungen gemeint, sondern die Information über länger dauernde Störungen, wie bei einem Oberleitungsabriss. In diesen Situationen versagt die Fahrgastinformation über den Status von einzelnen Zugverbindungen, während in der Disposition die Ressourcen für Kommunikation fehlen. Gleichzeitig stehen über diverse (öffentliche- und nicht-öffentliche) Kanäle häufig alle Informationen bereit, um die Lage zu bewerten und grobe Prognosen zu wagen. Nur kennt die kaum ein Fahtgast. Es gab auch schon Fälle, da hatte die Pressesprecherin die Sachlage gut erklärt, allerdings nur hinter der Paywall. Deswegen sollte es zentral auf nah.sh aktuelle Betriebsinformationen geben.

S. 44-45 3.2.3 Resilienz der Schieneninfrastruktur

Die Diagnose ist richtig und wichtig, aus unserer Sicht sollte in diesem Kontext auch die Bedeutung der anstrebten Regionalisierung der Infrastruktur erwähnt werden. Durch die aktuelle Eigentumsverteilung gibt es kaum Anreize für die InfraGO, um in die erwähnten Maßnahmen zu investieren, was sich schlagartig ändern würde, wenn Aufgabenträgerschaft und Infrastruktur in einer Hand wären.

S. 45 3.2.4 Sicherheitsempfinden

Die Überschrift „Sicherheitsempfinden“ trifft es. Nach unserer Kenntnis gibt es keine Belege dafür, dass die objektive Sicherheit im ÖPNV schlechter ist als im sonstigen öffentlichen Raum, eher im Gegenteil. Für uns wird das allgemeine Sicherheitsempfinden derzeit vor allem durch eine schlaglichtartige Berichterstattung gemindert, die mit einem Fokus auf spektakuläre Einzelfällen die Wahrnehmung verzerrt. Wir würden es daher begrüßen, wenn die NAH.SH Forschung zu diesem Thema ermöglicht und unterstützt, etwa indem Vorfälle einheitlich erfasst werden.

S. 46-47 3.2.5 Erreichbarkeit des ländlichen Raums

Die Herausforderung der Anbindung des ländlichen Raums wird treffend analysiert. Der Wert des ÖPNV sollte aber erwähnt werden. Wenn ein Mensch alters- und krankheitsbedingt kein Auto mehr fahren kann, ist gerade im ländlichen Raum der ÖPNV die einzige Alternative. Für Kinder gilt das generell. Ein schlechter ÖPNV schränkt für diese Menschen daher die gesellschaftliche Teilhabe erheblich ein.

Wir sehen die Vorteile der On Demand - Verkehre, geben aber zu bedenken, dass sie gegenüber regulären Linienverkehr auch Nachteile haben, vor allem die schlechte Planbarkeit. Dieser Aspekt ist Teil des geschilderten Zielkonfliktes und sollte erwähnt werden.

4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven

4.3.1 Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen

Seite 54 AKN-Expresszug Norderstedt – Neumünster

Mit Blick auf die Verkürzung der Fahrzeit im Streckenabschnitt Kiel – Neumünster – Norderstedt Mitte von rund 20 Minuten gehen wir davon aus, dass für die zu erwartende Fahrgastnachfrage auf der Regionalexpress-Linie Neumünster – Norderstedt Mitte der Einsatz einer Doppeltraktion vorzusehen ist.

Die dafür erforderlichen zusätzlichen Batterie-Triebwagen sind bei der Beschaffung der neuen Batterie-Triebwagen der AKN als Ersatz für die Diesel-Triebwagen der Typen VTA, LINT 41 und LINT 54 zu berücksichtigen.

S. 54 Einführung des „Preetz-Pendels" (RB86) und Beschleunigung RB84 zum RE84

Die neue Regionalbahn-Linie Kiel – Preetz sollte in einer ersten Ausbaustufe montags bis freitags im Zeitraum von 04.00 bis 22.00 Uhr, samstags im Zeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr und sonntags im Zeitraum von 07.00 bis 22.00 Uhr verkehren.

Die neue Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck sollte in den Tagesrandlagen die Bedienung der Bahnstationen Kiel-Elmschenhagen, Schwentinental-Raisdorf Ostseepark, Schwentinental-Raisdorf; Preetz-Nord und Preetz-Krankenhaus sicherstellen.

Des Weiteren schlagen wir vor, zu untersuchen, ob auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck bis zum Ausbau des Streckenabschnitts Ascheberg – Bad Schwartau das folgende Angebots-Konzept verkehrlich sinnvoll ist:

- Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg mit System-Halten in Schwentinental-Raisdorf, Preetz, Ascheberg, Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin, Pönitz, Pansdorf und Bad Schwartau im 60-Minuten-Takt
- Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck mit System-Halten in Preetz, Ascheberg, Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin, Pönitz, Pansdorf und Bad Schwartau im 60-Minuten-Takt
- Regionalbahn-Linie Kiel – Preetz im 60-Minuten-Takt

S. 55 Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg

Im Rahmen einer Umsetzung des Flügelzug-Konzeptes auf der Regionalexpress-Linie Husum –/ Flensburg – Kiel sollte die Regionalexpress-Linie Husum – Kiel mit einer kurzen Standzeit in Jübek, um den Anschluss zur Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg und zur Regionalbahn-Linie St. Peter-Ording – Husum im Knoten Husum sicherzustellen, und die Regionalexpress-Linie Flensburg – Kiel mit einer langen Standzeit in Jübek verkehren.

S.55 Kapazitätsausweitung beim RE1 Hamburg – Büchen

Die Regionalexpress-Linie Hamburg – Rostock sollte in einer ersten Ausbaustufe im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen montags bis freitags im Zeitraum von 04.00 bis 22.00 Uhr, samstags im Zeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr und sonntags im Zeitraum von 07.00 bis 22.00 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren.

Kurzfristig sollte auf der Regionalexpress-Linie Hamburg – Rostock im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen der 60-Minuten-Takt durch die Bestellung einer zusätzlichen Verbindung über die Abfahrt ab Hamburg Hauptbahnhof um 21.22 Uhr hinaus bis zur Abfahrt ab Hamburg Hauptbahnhof um 00.22 Uhr verlängert werden.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung der neuen Bahnstationen in Aumühle, Schwarzenbek Ost und Büchen West zu untersuchen.

S. 56 Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen

Mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage gehen wir davon aus, über die Regionalexpress-Linien Husum – Kiel und Flensburg – Kiel sowie die Regionalbahn-Linie Kiel – Lübeck hinaus auch auf den Regionalbahn-Linien Rendsburg – Kiel und Eckernförde – Kiel mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit ein Einsatz einer Doppeltraktion vorzusehen ist.

Die dafür erforderlichen zusätzlichen Batterie-Triebwagen sind bei der Beschaffung einer weiteren Serie der neuen Batterie-Triebwagen zu berücksichtigen.

S. 57 Kapazitätserweiterung durch Doppeltraktion Neumünster – Norderstedt bei Baumaßnahmen

Mit Blick auf die Verkürzung der Fahrzeit im Streckenabschnitt Kiel – Neumünster – Norderstedt Mitte von rund 20 Minuten gehen wir davon aus, dass aufgrund der zu erwartenden Fahrgastnachfrage auf der Regionalexpress-Linie Neumünster – Norderstedt Mitte ein Einsatz einer Doppeltraktion vorzusehen ist.

Die dafür erforderlichen zusätzlichen Batterie-Triebwagen sind bei der Beschaffung der neuen Batterie-Triebwagen der AKN als Ersatz für die Diesel-Triebwagen der Typen VTA, LINT 41 und LINT 54 zu berücksichtigen.

S. 57 Kapazitätserweiterung durch Dreifachtraktion Kiel – Hamburg bei Baustellen

Wir schlagen vor, zu untersuchen, ob im Fall einer Baustelle oder einer Störung an der Schieneninfrastruktur auf den Regionalexpress-Linien Flensburg –/ Kiel – Hamburg und Kiel – Hamburg ein Einsatz einer Dreifachtraktion unter Nutzung der Bahnsteige Gleis 8 und 7 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof kapazitativ machbar ist.

S. 58 Neuer RE78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg

Wir schlagen vor, ein neues Angebots-Konzept auf den Bahnstrecken Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn –/ Bad Oldesloe – Hamburg zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im 30-Minuten-Takt mit Flügelzug Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Kiel – Neumünster
- Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg im 30-Minuten-Takt

Die Regionalexpress-Linien Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg und Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg sollten im Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30 eine Bahnsteigkorrespondenz (an den Bahnsteigen Gleis 6 und 5 in Nord-Süd-Richtung und an den Bahnsteigen Gleis 4 und 3 in Süd-Nord-Richtung) erhalten.

Die Regio-S-Bahn-Linie RS Kiel – Neumünster ist als Flügelzug der Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg ebenfalls in den Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30 integriert.

S. 58 Regio-S-Bahn Lübeck, Ast St. Jürgen (RS3)

Wir schlagen vor, eine Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie RS 3 Lübeck – Lübeck-St. Jürgen entweder nach und von Eichholz oder nach und von Herrnburg zu untersuchen.

Des Weiteren schlagen vor, gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) eine Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie RS 3 Lübeck – Lübeck-St. Jürgen nach und von Schönberg (Mecklenburg) und eine Durchbindung auf eine Regionalbahn-Linie Schönberg – Rehna – Schwerin zu untersuchen.

S. 59 S4 Hamburg – Bad Oldesloe

Wir schlagen vor, ein neues Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck zu untersuchen:

- Regionalbahn-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halten in Hamburg-Hasselbrook, Ahrensburg, Bargteheide, Kupfermühle, Bad Oldesloe, Reinfeld und Lübeck-Moisling im 30-Minuten-Takt
- Regionalexpress-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halt in Hamburg-Hasselbrook im 60-Minuten-Takt sowie mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt
- Entfall der S-Bahn-Linie S4 im Streckenabschnitt Bargteheide – Bad Oldesloe

S. 61 Verlängerung RB76 von Probsteierhagen bis Schönberger Strand

Mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage gehen wir davon aus, dass auch auf der Regionalbahn-Linie Kiel – Schönberger Strand mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit einen Einsatz einer Doppeltraktion vorzusehen ist.

Die dafür erforderlichen zusätzlichen Batterie-Triebwagen sind bei der Beschaffung einer weiteren Serie der neuen Batterie-Triebwagen zu berücksichtigen.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung einer von der Regionalbahn-Linie Kiel – Schönberger Strand als Bedarfshalt zu bedienenden Bahnstation Muxall zu untersuchen.

S. 62 Ausweitung Pendelzug Preetz Spätverkehre und Wochenende

Die neue Regionalbahn-Linie Kiel – Preetz sollte in einer zweiten Ausbaustufe montags bis freitags im Zeitraum von 04.00 bis 02.00 Uhr, samstags im Zeitraum von 06.00 bis 02.00 Uhr und sonntags im Zeitraum von 07.00 bis 02.00 Uhr verkehren.

Die neue Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck sollte morgens die Bedienung der Bahnstationen Kiel-Elmschenhagen, Schwentinental-Raisdorf Ostseepark, Schwentinental-Raisdorf, Preetz-Nord und Preetz-Krankenhaus sicherstellen.

S. 62 Direkte Anbindung der Flensburger Innenstadt

Wir begrüßen die Planungen für die „Reaktivierung“ des ersten Flensburger Bahnhofs, weil wir dadurch eine deutliche Steigerung der Nachfrage erwarten. Mit dem neuen Innenstadtbahnhof rücken große Teile Flensburgs viel näher an den SPNV und werden Bahn- und Regionalbusverkehr endlich sinnvoll verknüpft. Die hohe Priorisierung dieses Vorhabens ist deswegen gerechtfertigt. Wir unterstützen dabei ausdrücklich die Aufgabe des aktuellen Bahnhofs.

In einer ersten Ausbaustufe sollte die Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg auch im Streckenabschnitt Tinglev – Flensburg im 60-Minuten-Takt verkehren.

Des Weiteren schlagen wir vor, eine Verdichtung der Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Tinglev – Flensburg auf einen 30-Minuten-Takt (im Rahmen einer Regio-S-Bahn Flensburg) und eine Verlängerung der Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg von und nach Fredericia zu untersuchen.

Zudem schlagen wir vor, die Errichtung neuer Bahnstationen Harrislee Nord und Harrieslee Süd zu untersuchen.

S. 63 Planmäßige Führung des RE7 im Abschnitt Neumünster – Hamburg in Dreifachtraktion

In einer ersten Ausbaustufe sollte die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg einen Flügelzug Rendsburg – Neumünster erhalten, so dass gemeinsam mit der Regionalexpress-Linie Husum –/ Flensburg – Kiel auf der Relation Husum – Neumünster eine Verkürzung der Fahrzeit von derzeit rund 105 Minuten auf rund 85 Minuten erreicht und auf der Relation Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg ein angenäherter 30-Minuten-Takt – einmal direkt und einmal mit Umstieg zwischen den Regionalexpress-Linien Husum –/ Flensburg – Kiel und Rendsburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg in Rendsburg – hergestellt wird.

Des Weiteren schlagen wir vor, ein neues Angebots-Konzept auf den Bahnstrecken Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn –/ Bad Oldesloe – Hamburg zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im 30-Minuten-Takt mit Flügelzug Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Kiel – Neumünster
- Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg im 30-Minuten-Takt

Die Regionalexpress-Linien Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg und Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg sollten im Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30 eine Bahnsteigkorrespondenz (an den Bahnsteigen Gleis 6 und 5 in Nord-Süd-Richtung und an den Bahnsteigen Gleis 4 und 3 in Süd-Nord-Richtung) erhalten.

Zudem schlagen wir vor, zu untersuchen, ob auf den Regionalexpress-Linien Flensburg –/ Kiel – Hamburg und Kiel – Hamburg ein Einsatz einer Dreifachtraktion ...

… entweder unter Nutzung der Bahnsteige Gleis 8 und 7 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof kapazitativ machbar ist

… oder mit Blick auf den geplanten Einsatz von (Doppelstock-)Triebwagen auf den Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien im Süden der Metropolregion Hamburg unter Durchbindung im Knoten Hamburg Hauptbahnhof auf die Regionalexpress-Linien Hamburg – Buchholz – Rotenburg – Bremen und Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover fahrplantechnisch machbar ist

Für eine Durchbindung der Regionalexpress-Linien Flensburg –/ Kiel – Hamburg und Kiel – Hamburg auf die Regionalexpress-Linien Hamburg – Buchholz – Rotenburg – Bremen und Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover im Knoten Hamburg Hauptbahnhof sind angemessen dimensionierte Bau- und Fahrzeitreserven und die Bedienung der Knoten in Schleswig-Holstein und Hamburg zu berücksichtigen.

S. 63 RB Hamburg-Bergedorf – Geesthacht und RE Hamburg Hbf – Geesthacht

Wir schlagen vor, für die Reaktivierung der Bahnstrecke Nettelnburg – Geesthacht auch das folgende Angebots-Konzept zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht im 30-Minuten-Takt
- Regionalbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht im 30-Minuten-Takt

Des Weiteren schlagen wir vor, die Reaktivierung der anschließenden Streckenabschnitte Geesthacht – Geesthacht-Freibad und Geesthacht-Freibad – Grünhof-Tesperhude und eine Verlängerung der Regionalexpress-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht und der Regionalbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht nach und von Geesthacht-Freibad beziehungsweise Grünhof-Tesperhude zu untersuchen.

Zudem sollte in der finalen Fassung des LNVP präzisiert werden, ob bei dem für die Regionalbahn-Linie Hamburg-Bergedorf – Geesthacht genannten Start und Ziel Hamburg-Bergedorf eine neue Bahnstation Nettelnburg, die bestehende Bahnstation Hamburg-Bergedorf oder eine neue Bahnstation Hamburg-Bergedorf Süd als Start und Ziel gemeint ist.

S. 65 Regio-S-Bahn Kiel, Ast Neumünster (RS1)

Wir schlagen vor, eine Integration der Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Kiel – Neumünster als Flügelzug der Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg zu untersuchen.

S. 67 Regio-S-Bahn Kiel, Ast Rendsburg-Seemühlen (RS3)

Wir schlagen vor, die Reaktivierung der anschließenden Streckenabschnitte Hohn – Fockbek und Fockbek-Rendsburg-Seemühlen sowie eine Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie RS 3 Rendsburg-Seemühlen – Kiel von und nach Hohn beziehungsweise Fockbek zu untersuchen.

S. 69 Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Neustadt (RS1)

Wir setzen uns dafür ein, die Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Neustadt – Lübeck über die bestehende Bahnstrecke Neustadt – Lübeck mit System-Halten in Sierksdorf, Haffkrug, Scharbeutz, Timmendorfer Strand, Ratekau und Bad Schwartau zu führen, um die sehr gute Anbindung der Bäderorte an der Lübecker Bucht im Nahverkehr zu erhalten.

Daher schlagen wir vor, die Erweiterung der neuen an der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden – Lübeck geplanten Bahnstation Haffkrug um ein viertes Bahnsteiggleis zu untersuchen, so dass eine System-Kreuzung der Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Neustadt – Lübeck in der Bahnstation Haffkrug ohne Nutzung der Streckengleise der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden – Lübeck machbar ist.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung neuer Bahnstationen in Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Hemmelsdorf und Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße zu untersuchen.

S. 70 Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Büchen (RS4)

Wir schlagen vor, ein neues Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg im 30-Minuten-Takt mit System-Halten in Ratzeburg, Mölln, Büchen, Lauenburg, Echem und Adendorf mit einer Fahrzeit von unter 60-Minuten
- Regio-S-Bahn-Linie RS 4 Lübeck – Büchen mit System-Halten in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe, Lübeck-Genin, Lübeck-Kronsforder Allee, Lübeck-Hochschulstadtteil, Lübeck-Blankensee, Pogeez, Ratzeburg, Mölln, Güster und Büchen Nord

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung neuer Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe, Lübeck-Kronsforder Allee, Mölln Nord, Güster und Büchen Nord zu untersuchen.

S. 70 S-Bahn oder zusätzliche Regionalbahnen zwischen Pinneberg und Elmshorn

In einer ersten Ausbaustufe sollte im Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg – Hamburg mit den Regionalbahn-Linien Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im 30-Minuten-Takt und Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im 30-Minuten-Takt ein angenäherter 15-Minuten-Takt angeboten werden.

In einer zweiten Ausbaustufe sollte im Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg – Hamburg mit den Regionalbahn-Linien Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im 30-Minuten-Takt und Kellinghusen – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im 30-Minuten-Takt ein exakter 15-Minuten-Takt angeboten werden.

In einer dritten Ausbaustufe sollte im Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Tornesch – Pinneberg – Hamburg das Angebot mit den neuen Regionalbahn-Linien Uetersen – Pinneberg – Sengelmannstraße – Barmbek – Harburg – Buchholz – Tostedt im 30-Minuten-Takt und Uetersen – Tornesch – Pinneberg – Sengelmannstraße – Barmbek – Harburg – Winsen – Lüneburg im 30-Minuten-Takt weiter ausgebaut werden.

Wir schlagen vor, ein Angebots-Konzept im Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Uetersen – Pinneberg im 15-Minuten-Takt und ein Angebots-Konzept mit einem Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Uetersen – Pinneberg im 30-Minuten-Takt zu untersuchen.

S. 71 Stundentakt Lübeck – Fehmarn auf der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung

Die Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn – Lübeck sollte zur Verbesserung des Angebotes im grenzüberschreitenden Nahverkehr und zur Verbesserung der Anbindung der Insel Lolland und des nördlichen Gebietes des Kreises Ostholstein im Nahverkehr von und nach Nykøbing verlängert werden und grundsätzlich im 60-Minuten-Takt verkehren.

Des Weiteren schlagen wir vor, für eine Verlängerung der Regionalexpress-Linie Burg auf Fehmarn – Lübeck von und nach Nykøbing entweder eine Beschaffung weiterer für die Stromsysteme 25 kV, 50 Hz und 15 kV, 16 2/3 Hz ausgestatteter (Doppelstock-)Triebwagen des Typs Coradia Max aus dem Rahmenvertrag des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH mit dem Hersteller Alstom oder eine Beschaffung neuer für die Stromsysteme 25 kV, 50 Hz und 15 kV, 16 2/3 Hz ausgestatteter (Doppelstock-)Triebwagen im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Elektro-Netz für den Zeitraum ab dem Jahresfahrplan 2036 zu untersuchen.

Zudem schlagen wir vor, eine Verlängerung der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck von und nach København sowie nach und von Hamburg zu untersuchen und somit die bestehenden Regionalexpress-Linie København – Nykøbing und 8X Lübeck – Hamburg zu ersetzen und nach dem Vorbild des Øresundstog einen Fehmarnbelttog København – Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck – Hamburg anzubieten.

S. 72 Taktverdichtungen bei S-Bahnen im Hamburger Umland (Wedel)

Wir schlagen vor, auf der Grundlage eines Angebots-Konzeptes mit Bedienung der geplanten S-Bahn-Station Wedel-Ost einen abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Wedel – Blankenese zu untersuchen.

S. 72 Verdichtung des Angebots zum Halbstundentakt Husum – Niebüll (– Westerland)

Nach dem Ausbau und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Westerland – Itzehoe (– Hamburg) kann die Fahrzeit der Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg im Streckenabschnitt Niebüll – Husum verkürzt werden.

Daher schlagen wir vor, zu untersuchen, ob eine Bedienung der geplanten Bahnstationen Risum-Lindholm, Hattstedt und Husum-Nord durch die Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg fahrplantechnisch machbar ist.

S. 73 Angebotsausweitung zwischen Hamburg und Lübeck durch einen weiteren stündlichen RE mit veränderter Haltepolitik

Wir schlagen vor, auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck das folgende Angebots-Konzept zu untersuchen:

- Regionalbahn-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halten in Hamburg-Hasselbrook, Ahrensburg, Bargteheide, Kupfermühle, Bad Oldesloe, Reinfeld und Lübeck-Moisling im 30-Minuten-Takt
- Regionalexpress-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halt in Hamburg-Hasselbrook im 60-Minuten-Takt sowie mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt
- Entfall der S-Bahn-Linie S4 im Streckenabschnitt Bargteheide – Bad Oldesloe

S. 74 Beschleunigung des RE6 Elmshorn – Itzehoe – Westerland

In einer ersten Ausbaustufe sollte die Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg nach dem Ausbau und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Westerland – Itzehoe (– Hamburg) und die Fahrzeit auf der Relation Westerland – Hamburg Hauptbahnhof derzeit 3 Stunden und 22 Minuten auf 2 Stunden und 55 Minuten verkürzt werden.

In einer zweiten Ausbaustufe sollte die Regionalexpress-Linie Westerland – Hamburg nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Aus- und Neubaustrecke Itzehoe – Elmshorn über die Bahnstation Hamburg-Altona hinaus nach und von Hamburg Hauptbahnhof verlängert und die Fahrzeit auf der Relation Westerland – Hamburg Hauptbahnhof auf 2 Stunden und 45 Minuten verkürzt werden.

Des Weiteren schlagen wir vor, zu untersuchen, ob nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Aus- und Neubaustrecke Itzehoe – Elmshorn im Regionalbahn-Verkehr im Streckenabschnitt Itzehoe – Glückstadt – Elmshorn über einen 30-Minuten-Takt hinaus montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im Streckenabschnitt Glückstadt – Elmshorn ein 15-Minuten-Takt fahrplantechnisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist.

S. 75 Kapazitätsausweitung beim RE7 durch Doppeltraktion zwischen Neumünster und Flensburg

In einer ersten Ausbaustufe sollte die Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg einen Flügelzug Rendsburg – Neumünster erhalten, so dass gemeinsam mit der Regionalexpress-Linie Husum –/ Flensburg – Kiel auf der Relation Husum – Neumünster eine Verkürzung der Fahrzeit von derzeit rund 105 Minuten auf rund 85 Minuten erreicht und auf der Relation Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg ein angenäherter 30-Minuten-Takt – einmal direkt und einmal mit Umstieg zwischen den Regionalexpress-Linien Husum –/ Flensburg – Kiel und Rendsburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg in Rendsburg – hergestellt wird.

Des Weiteren schlagen wir vor, ein neues Angebots-Konzept auf den Bahnstrecken Flensburg –/ Kiel – Neumünster – Elmshorn –/ Bad Oldesloe – Hamburg zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im 30-Minuten-Takt mit Flügelzug Regio-S-Bahn-Linie RS 1 Kiel – Neumünster
- Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg im 30-Minuten-Takt

Die Regionalexpress-Linien Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg und Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg sollten im Taktknoten Neumünster zu den Minuten 00 und 30 eine Bahnsteigkorrespondenz (an den Bahnsteigen Gleis 6 und 5 in Nord-Süd-Richtung und an den Bahnsteigen Gleis 4 und 3 in Süd-Nord-Richtung) erhalten.

S. 75 Neue RB Plön – Neumünster

Die Regionalbahn-Linie Neumünster – Plön sollte mit Blick auf den 30-Minuten-Takt auf den anschließenden Bahnstrecken Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg und Kiel – Lübeck sowie auf den bestehenden Taktknoten in Neumünster zu den Minuten 00 und 30 und den geplanten Taktknoten in Plön zu den Minuten 00 und 30 grundsätzlich im 30-Minuten-Takt verkehren.

S. 76 RB Hamburg – Pinneberg – Uetersen

Wir schlagen vor, für eine Reaktivierung der Streckenabschnitte Uetersen – Tornesch und Hamburg-Eidelstedt – Hamburg-Harburg das folgende Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Uetersen – Pinneberg – Hamburg-Eidelstedt - Hamburg-Harburg zu untersuchen:

- Regionalbahn-Linie Uetersen – Pinneberg – Sengelmannstraße – Barmbek – Harburg – Buchholz – Tostedt im 30-Minuten-Takt
- Regionalbahn-Linie Uetersen – Tornesch – Pinneberg – Sengelmannstraße – Barmbek – Harburg – Winsen – Lüneburg

S. 77 Regio-S-Bahn Lübeck, Ast Malente (RS 5)

Wir schlagen vor, zu untersuchen, ob eine Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck von und nach Lütjenburg verkehrlich sinnvoll ist.

S. 77 Verbesserter Taktverkehr auf Linie A3

Die Regionalbahn-Linie Elmshorn – Ulzburg Süd sollte mit Blick auf den 15-Minuten-Takt auf der anschließenden Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg – Hamburg und den 20-Minuten-Takt auf den anschließenden Streckenabschnitten Kaltenkirchen – Ulzburg Süd – Hamburg-Eidelstedt und Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte grundsätzlich im 30-Minuten-Takt verkehren.

Des Weiteren schlagen wir vor, zu untersuchen, ob eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Elmshorn – Ulzburg Süd nach und von Norderstedt Mitte fahrplantechnisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist.

Zudem schlagen wir vor, zu untersuchen, ob im Streckenabschnitt Elmshorn – Barmstedt über einen 30-Minuten-Takt hinaus montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit ein 15-Minuten-Takt verkehrlich sinnvoll ist.

4.3.2 Maßnahmen Infrastruktur

S. 78 Verlängerung RB73 Eckernförde – Kappeln und Flügel nach Flensburg

Wir schlagen vor, für den Ausbau des Angebotes auf der Bahnstrecke Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel auch das folgende Angebots-Konzept zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel im 30-Minuten-Takt mit Flügelzug Kappeln – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel im 60-Minuten-Takt (Variante 1) oder im 30-Minuten-Takt (Variante 2)
- Regio-S-Bahn-Linie Eckernförde Nord – Kiel im 30-Minuten-Takt

S. 82 AKN-Bahnsteigverlängerungen Nordabschnitt

Wir schlagen vor, vor dem Start der Planung der Verlängerung der Nutzlänge der Bahnsteige im Streckenabschnitt Neumünster – Kaltenkirchen zu untersuchen, ob bei der Beschaffung der neuen Batterie-Triebwagen der AKN die Beschaffung eines Batterie-Triebwagen mit einer größeren Fahrzeuglänge als die Diesel-Triebwagen des Typs LINT 54 verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich sinnvoll ist.

S. 83 Ausbau Bahnknoten Elmshorn

Wir schlagen vor, in einer ersten Ausbaustufe des Streckenabschnitts Elmshorn – Pinneberg – Hamburg den Knoten Elmshorn mit der neuen Bahnstation Elmshorn, den neuen Bahnstationen Elmshorn West, Elmshorn Nord und Elmshorn Süd sowue dem viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Elmshorn – Elmshorn Süd zu errichten, so dass nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe des Streckenabschnitts Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im Knoten Elmshorn keine weitere Infrastrukturmaßnahmen mehr erforderlich sind und somit der Knoten Elmshorn uneingeschränkt für den Regionalexpress- und Regionalbahn-Verkehr verfügbar ist.

Des Weiteren schlagen wir vor, als Zuwegung zu den Bahnsteiganlagen eine Bahnsteigunterführung mit Aufzugsanlagen und Treppenanlagen und eine Bahnsteigunterführung mit Rampenanlagen und Treppenanlagen zu errichten, so dass bei Ausfall oder Modernisierung und Sanierung der Aufzugsanlagen die barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteiganlagen sichergestellt ist.

S. 84 Ausbau Hamburg – Bad Oldesloe (S4)

Wir schlagen vor, auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck das folgende Angebots-Konzept zu untersuchen:

- Regionalbahn-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halten in Hamburg-Hasselbrook, Ahrensburg, Bargteheide, Kupfermühle, Bad Oldesloe, Reinfeld und Lübeck-Moisling im 30-Minuten-Takt
- Regionalexpress-Linie Hamburg – Lübeck mit System-Halt in Hamburg-Hasselbrook im 60-Minuten-Takt sowie mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt
- Entfall der S-Bahn-Linie S4 im Streckenabschnitt Bargteheide – Bad Oldesloe

Des Weiteren sollte der Bahnsteig Gleis 3 und 4 in Ahrensburg auf eine Nutzlänge von 330 Metern verlängert werden, so dass die geplante Regionalexpress-Linie Kiel – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg und Regionalexpress-und Regionalbahn-Linien Hamburg – Lübeck den System-Halt Ahrensburg bedienen und in Dreifachtraktion verkehren können.

S. 90-91 Bahnsteigverlängerungen für den Betrieb im Netz Mitte

In einer ersten Ausbaustufe sollten die Bahnsteige in Nortorf und Einfeld auf eine Nutzlänge von 220 Metern und in Bordesholm, Brokstedt, Wrist, Elmshorn (provisorisch) und Pinneberg auf eine Nutzlänge von 330 Metern verlängert werden, so dass die Regionalexpress-Linien Kiel – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Kiel – Neumünster in Doppeltraktion und im Streckenabschnitt Neumünster – Elmshorn – Hamburg in Dreifachtraktion verkehren können.

In einer zweiten Ausbaustufe sollten die Bahnsteige in Tarp, Jübek und Owschlag auf eine Nutzlänge von 220 Metern verlängert werden, so dass die Regionalexpress-Linie Tinglev – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg im Streckenabschnitt Flensburg – Neumünster in Doppeltraktion verkehren kann.

S. 97 Reaktivierung Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen

Die Reaktivierung des Streckenabschnitts Rendsburg-Seemühlen – Rendsburg sollte mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Rendsburg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 und somit unabhängig von der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Weichenverbindung in Büdelsdorf zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029 erfolgen.

Des Weiteren sollte zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Fockbek im Nahverkehr die Planung zur Reaktivierung des anschließenden Streckenabschnitts Fockbek – Rendsburg-Seemühlen und zur Verlängerung der Regionalbahn-Linie Rendsburg-Seemühlen – Kiel von und nach Fockbek abgeschlossen sowie schnell und zügig umgesetzt werden.

S. 99 Reaktivierung Wrist – Kellinghusen

Für die Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Kellinghusen im Nahverkehr setzen wir uns dafür ein, dass die Planung zur Reaktivierung des Streckenabschnitts Kellinghusen – Wrist und zur Verlängerung der Regionalbahn-Linie Wrist – Elmshorn – Hamburg von und nach Kellinghusen abgeschlossen sowie schnell und zügig umgesetzt werden.

S. 100 Weiterführung der Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand

In der finalen Fassung des LNVP sollte präzisiert werden, dass sich die Fahrzeit auf der Relation Kiel – Schönberger Strand durch die Regionalbahn-Linie Kiel – Schönberger Strand gegenüber der Linie 200 um 30 Minuten verkürzt.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung einer von der Regionalbahn-Linie Kiel – Schönberger Strand als Bedarfshalt zu bedienenden Bahnstation Muxall zu untersuchen.

S. 101 Zweiter Bahnsteig Lübeck-St. Jürgen

Wir schlagen vor, in Ergänzung zur Errichtung eines zweiten Bahnsteiges in Lübeck-St. Jürgen die Errichtung einer Weichenverbindung östlich der Bahnstation Lübeck-St. Jürgen zu prüfen, um mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen nach beziehungsweise vor dem Knoten Lübeck einen weiteren zweigleisigen Streckenabschnitt zu schaffen.

S. 102 Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Heide

In einer zweiten Ausbaustufe sollte auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster nicht nur eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit, sondern auf der Grundlage eines Angebots-Konzeptes im Güter- und im Nahverkehr ein zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitt Gokels – Beringstedt und Aukrug – Aukrug Ost untersucht werden, so dass die Bahnstrecke tagsüber sowohl im Güterverkehr als auch im Nahverkehr genutzt werden kann.

S. 103 Ausbau Itzehoe – Westerland (Marschbahn)

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den mit dem Ausbau und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Westerland – Itzehoe genannten Infrastrukturmaßnahmen folgende Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen:

- Verlagerung der Autozug-Anlage in Westerland nach Keitum
- Errichtung einer Kreuzungsstation Struckum zur Reduzierung des eingleisigen Streckenabschnitts Bredstedt – Hattstedt
- Errichtung einer neuen zweigleisigen Mühlenaubrücke (mit jeweils einem Gleis auf einem Brückenzug) als Ersatzinvestition und zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Knoten Husum
- Errichtung einer neuen zweigleisigen Eiderbrücke (mit jeweils einem Gleis auf einem Brückenzug) als Ersatzinvestition

S. 105 Ausbau Elmshorn – Pinneberg

Mit Blick auf den Ausbau des Angebotes im Fern-, Güter- und Nahverkehr setzen wir uns dafür ein, dass der Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg auf auf vier vollwertig im Fern-, Güter- und Nahverkehr nutzbare Gleise auszubauen, um die erforderliche Kapazität für die Verkehrsleistungen im Fern-, Güter- und Nahverkehr zu schaffen.

Des Weiteren setzen wir uns dafür ein, dass auch der anschließende Streckenabschnitt Pinneberg – Hamburg-Elbgaustraße auf vier vollwertig im Fern-, Güter- und Nahverkehr nutzbare Gleise ausgebaut wird, um die erforderliche Kapazität für die Verkehrsleistungen im Fern-, Güter- und Nahverkehr zu schaffen.

S. 108 Ausbau Kiel – Preetz (RS2)

Wir schlagen vor, einen zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Kiel Hauptbahnhof – Kiel-Wellsee, Kiel-Elmschenhagen – Kiel-Kroog und Raisdorf – Raisdorf Süd zu untersuchen, um die erforderliche Kapazität im Regionalexpress- und Regio-S-Bahn-Verkehr zu schaffen und die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Knoten Kiel zu verbessern.

S. 109 Ausbau Kiel – Rendsburg-Seemühlen (RS3)

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den genannten Infrastrukturmaßnahmen eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts Osterrönfeld – Kiel-Hassee/ CITTI-Park zu untersuchen, um einen Einsatz von Elektro-Triebwagen auf der Regionalexpress-Linie Husum –/ Flensburg – Kiel und auf der Regio-S-Bahn-Linie Rendsburg-Seemühlen – Kiel zu ermöglichen sowie die Resilienz der Bahnstromversorgung des Knoten Kiel sicherzustellen.

S. 110 Ausbau Kiel – Eckernförde Krankenhaus (RS4)

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den genannten Infrastrukturmaßnahmen eine Errichtung der Bahnstation Eckernförde Krankenhaus als Kreuzungsstation zu untersuchen, um die Kapazität des eingleisigen Streckenabschnitts Süderbrarup – Eckernförde zu erhöhen und somit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Bahnstrecke Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel zu verbessern.

S. 111 Ausbau Kiel – Schönberger Strand (RS5)

Die Planung zur Errichtung einer Kreuzungsstation Kiel-Wellingdorf für die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der Regionalbahn-Linie Kiel – Schönberger Strand sollte schnell und zügig abgeschlossen und umgesetzt werden.

S. 112 Ausbau Lübeck – Büchen (– Lüneburg)

Wir schlagen vor, auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg das folgende Angebots-Konzept zu untersuchen:

- Regionalexpress-Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg im 30-Minuten-Takt mit System-Halten in Ratzeburg, Mölln, Büchen, Lauenburg, Echem und Adendorf mit einer Fahrzeit von unter 60-Minuten
- Regio-S-Bahn-Linie RS 4 Lübeck – Büchen mit System-Halten in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe, Lübeck-Genin, Lübeck-Kronsforder Allee, Lübeck-Hochschulstadtteil, Lübeck-Blankensee, Pogeez, Ratzeburg, Mölln, Güster und Büchen Nord

Des Weiteren schlagen wir vor, die Errichtung neuer Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe, Lübeck-Kronsforder Allee, Mölln Nord, Güster und Büchen Nord zu untersuchen.

Auf der Grundlage des Angebots-Konzeptes im Güterverkehr und des Angebots-Konzeptes sollte ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg untersucht werden.

Zudem schlagen wir vor, auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg die Planung der folgenden Infrastrukturmaßnahmen zu starten:

- Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg über die Bahnstrecke Hamburg – Büchen – Hagenow Land – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin, um die erforderliche Kapazität im Knoten Büchen zu schaffen
- Errichtung einer neuen Elbbrücke Lauenburg als Ersatzinvestition

S. 113 Bad Schwartau Waldhalle – Lübeck Travemünde Strand, Baustufe 1

Für die Verbesserung der Anbindung von Lübeck-Ivendorf und dem Terminal Lübeck-Travemünde Skandinavienkai setzen wir uns dafür ein, die Planung zur Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Ivendorf/ Travemünde Skandinavienkai Hafenhaus und zur Bedienung durch die Regionalexpress-Linie Hamburg – Lübeck – Lübeck-Travemünde zu starten sowie schnell und zügig abzuschließen und umzusetzen.

Des Weiteren schlagen wir vor, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstationen Lübeck-Travemünde Hafen und Lübeck-Travemünde Strand zu untersuchen, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowohl mit einer zusätzlichen Kreuzungsstation (Lübeck-Travemünde Hafen) als auch mit einer überschlagenen Wende (Lübeck-Travemünde Strand) zu verbessern.

S. 114/ 115 Knoten Flensburg mit zentralem Innenstadtbahnhof

Wir schlagen vor, zur Anbindung des Streckenabschnitts Flensburg-Schulzentrum/ Exe – Flensburg-ZOB sowohl eine Variante mit der Errichtung von Verbindungskurven Flensburg-Schulzentrum/ Exe – Flensburg-Fördepark und Flensburg-Fördepark – Flensburg-Zentralkrankenhaus als auch eine Variante mit einer Wende in der Bahnstation Flensburg-Schulen/ Exe zu untersuchen.

Des Weiteren schlagen wir vor, eine Errichtung neuer Bahnstationen Harrislee Nord und Harrislee Süd zu untersuchen.

S. 116/ 117 Reaktivierung Geesthacht – Hamburg

Wir schlagen vor, im Rahmen des weiteren Ausbaus der Bahnstrecke Hamburg – Büchen – Hagenow Land – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin einen viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Allermöhe – Nettelnburg und die Errichtung eines Überwerfungsbauwerk Nettelnburg für die Bahnstrecke Nettelnburg – Geesthacht zu untersuchen.

S. 118 Ausbau Ahrensburg – Bargteheide (drittes Gleis)

Wir schlagen vor, in Ergänzung der mit dem dreigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Ahrensburg-Gartenholz – Bargteheide genannten Infrastrukturmaßnahmen die Errichtung einer neuen S-Bahn-Station Delingsdorf zu untersuchen.

S. 119 Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Lübeck, Stufe 2B

Wir schlagen vor, in Ergänzung der mit dem Ausbau des Streckenabschnitts Ascheberg – Bad Schwartau genannten Infrastrukturmaßnahmen die Errichtung einer neuen Bahnstation Preetz-Süd zu untersuchen.

S. 120 Drittes und viertes Gleis Lübeck – Bad Schwartau Waldhalle

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den mit der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden – Lübeck geplanten Infrastrukturmaßnahmen die Planung zur Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes Bad Schwartau-Waldhalle für die höhenfreie Einführung der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde – Bad Schwartau-Waldhalle in den Streckenabschnitt Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle – Lübeck und zum viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Bad Schwartau-Waldhalle – Lübeck zu starten.

S. 122 Reaktivierung Süderbrarup – Kappeln

Wir begrüßen, dass eine Reaktivierung der Strecke geprüft wird und erwarten ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis, da die Fahrzeiten auf der Relation Kiel-Kappeln gegenüber dem Auto sehr konkurrenzfähig sein können. Wir schlagen vor, in Abhängigkeit vom Angebots-Konzept auf der Bahnstrecke Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel zu untersuchen, ob eine Errichtung neuer Bahnstationen Wagersrott und Rabenkirchen fahrplantecznisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist.

S. 123 Reaktivierung Uetersen – Tornesch

Im Rahmen einer Reaktivierung der Bahnstrecke Uetersen – Tornesch sollte in Tornesch ein Überwerfungsbauwerk für eine höhenfreie Einführung der Bahnstrecke Uetersen – Tornesch in den auf vier vollwertig im Fern-, Güter- und Nahverkehr nutzbare Gleise ausgebauten Streckenabschnitt Elmshorn – Pinneberg – Hamburg errichtet werden.

S. 124 Streckenverkürzung Elmshorn – Horst – Itzehoe

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den mit der Aus- Neubaustrecke Itzehoe – Elmshorn genannten Infrastrukturmaßnahmen die Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes in Horst für eine höhenfreie Einführung der Aus- und Neubaustrecke Itzehoe – Elmshorn in den Streckenabschnitt Neumünster – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg zu untersuchen.

S. 125 Untersuchungspaket für weitere Maßnahmen

Wir schlagen vor, in dem zu beauftragenden Untersuchungspaket für weitere Maßnahmen über die genannten Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen, ob die folgenden Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich sinnvoll sind:

Ausbau des Angebotes

1. Nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Ausbaus der Bahnstrecke Esbjerg – Niebüll sollte die Regionalbahn-Linie Esbjerg – Niebüll grundsätzlich im 60-Minuten-Takt verkehren.

Ausbau von Bahnstrecken

1. Ausbau der Bahnstrecke Büsum – Heide zur Verbesserung der Anbindung des Hafens Büsum im Güterverkehr und zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Büsum (rund 5.100 Einwohner und Einwohnerinnen) im Nahverkehr mit den folgenden Infrastrukturmaßnahmen:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/ h
- Elektrifizierung
- Errichtung einer Verbindungskurve in Büsum, um eine direkte Verbindung auf der Relation Hafen Büsum – Heide zu schaffen
- Errichtung neuer Bahnstationen Büsum Hafen und Büsum Ost
- Errichtung einer Kreuzungsstation in Wesselburen, um die erforderliche Kapazität für die Verkehrsleistungen im Güterverkehr und im Nahverkehr zu schaffen
- Errichtung einer Weichenverbindung in Weddinghusen zum Streckengleis Westerland – Hamburg, so dass Verkehrsleistungen im Güterverkehr und im Nahverkehr auf der Relation Büsum – Hamburg ohne höhengleiche Fahrstraßenkreuzungen im Südkopf des Knoten Heide verkehren können
- Errichtung von Zugdeckungssignalen in Heide, um eine direkte Verbindung Büsum – Hamburg im Nahverkehr zu schaffen

Ausbau von Knoten

1. Ausbau des Knoten Kiel mit der Errichtung zusätzlicher Bahnsteiggleise und mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage mit der Errichtung einer neuen Bahnsteigüberführung als weiterer Zuwegung zu den Bahnsteiganlagen mit Rampenanlagen und Treppenanlagen.

2. Ausbau des Knoten Lübeck mit der Errichtung zusätzlicher Bahnsteiggleise und mit Blick auf die steigende Fahrgastnachfrage mit der Errichtung einer neuen Bahnsteigüberführung als weitere Zuwegung zu den Bahnsteiganlagen mit Rampenanlagen und Treppenanlagen.

Reaktivierung von Bahnstrecken

1. Reaktivierung des Streckenabschnitts Hohn – Fockbek und Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie Fockbek – Kiel von und nach Hohn zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Hohn (rund 2.800 Einwohner und Einwohnerinnen) im Nahverkehr unter Nutzung der Wendezeit der Regio-S-Bahn-Linie Fockbek – Kiel in Fockbek.

2. Reaktivierung des Streckenabschnitts Kiel-Ostuferhafen – Kiel-Oppendorf und Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Kiel-Ostuferhafen – Kiel zur Verbesserung der Anbindung der Hochschule für Angewandte Wissenschaften, des Stadtteiles Kiel-Diedrichsdorf und der Gemeinde Schönkirchen im Nahverkehr.

3. Reaktivierung des Streckenabschnitts Heiligenhafen – Großenbrode und Einführung eines Flügelzuges Heiligenhafen – Lübeck – Hamburg der Regionalexpress-Linie København – Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck – Hamburg zur Verbesserung der Anbindung von Heiligenhafen (rund 9.500 Einwohner und Einwohnerinnen) im Nahverkehr und im touristischen Verkehr

4. Reaktivierung des Streckenabschnitts Lütjenburg - Malente Nord und Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck zur Verbesserung der Anbindung der Stadt Lütjenburg (rund 5.400 Einwohner und Einwohnerinnen)

5. Reaktivierung des Streckenabschnitts Ratzeburg – Zarrentin und Verlängerung der vom Land Mecklenburg-Vorpommern und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) geplanten Regionalbahn-Linie Zarrentin – Hagenow Land von und nach Ratzeburg unter Nutzung der Standzeit der Regionalbahn-Linie Zarrentin - Hagenow Land in Zarrentin

4.3.3 Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit des Landes

S. 126 Fehmarnbeltquerung und Hinterlandanbindung

Wir schlagen vor, zur Verbesserung der Anbindung des nördlichen Gebietes des Kreises Ostholstein im Nahverkehr die Errichtung neuer Bahnstationen in Heringsdorf und Hasselburg zu untersuchen.

S. 126 Generalsanierung von Hochleistungskorridoren in Schleswig-Holstein

Wir schlagen vor, die Modernisierung und Sanierung der Hochleistungskorridore – insbesondere der Bahnstrecken Padborg – Flensburg – Neumünster – Elmshorn – Hamburg, Hamburg – Lübeck und Hamburg – Büchen – Hagenow Land – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin – für die Errichtung zahlreicher neuer Überholgleise und Überleitstellen zu nutzen.

S. 127/ 128 Kanalquerung in Hochdonn

Sowohl in Hochdonn als auch in Rendsburg sollte die Errichtung einer neuen Querung des Nord-Ostsee-Kanals entweder am vorhandenen Standort oder an einem neuen Standort als Brücke oder als Tunnel untersucht werden.

S. 128 Ausbau der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster

Die Planung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster (– Itzehoe) sollte in die Planung für den Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Westerland – Itzehoe integriert werden.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster (– Itzehoe) im Nahverkehr, die Errichtung neuer Bahnstationen in Brunsbüttel-Süd und Wilster-West und eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg im 30-Minuten-Takt von und nach Brunsbüttel sollte in der Planung für den Ausbau und die Elektrifizierung von Anfang mitverfolgt werden.

4.4 Weitere Verbesserungsmaßnahmen

S. 136 Bahnhofsprojekt Neumünster

Wir schlagen vor, in Ergänzung zu den zum Ausbau des Knoten Neumünster genannten Infrastrukturmaßnahmen die folgenden Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen:

- Errichtung eines achten Bahnsteiggleises durch die Verlängerung des heutigen Gleises 7 auf der Ostseite
- viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Neumünster – Abzweig der Bahnstrecke Neumünster – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg und Neumünster – Bad Oldesloe

Des Weiteren schlagen wir vor, als Zuwegung zu den Bahnsteiganlagen die nördliche Unterführung mit Aufzugsanlagen und Treppenanlagen mit einer größeren Breite neu zu errichten und zum geplanten neuen ZOB zu verlängern sowie die südliche Unterführung mit Rampenanlagen und Treppenanlagen mit einer größeren Breite neu zu errichten.

S. 137 Bahnhöfe an der Festen Fehmarnbeltquerung

Die an der Aus- und Neubaustrecke Puttgarden – Lübeck geplante Bahnstation Scharbeutz ist im Fall einer weiteren vollständigen Nutzung des bestehenden Streckenabschnitts Haffkrug – Ratekau im Nahverkehr nicht erforderlich und die Planung zur Errichtung der Bahnstation Scharbeutz NBS in diesem Fall aufzugeben.

4.4.2 Barrierefreiheit

S. 146 Barrierefreie Fahrzeuge: Ausstattungsmerkmale und Umsetzung

Ab den im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen in den Elektro-Netzen West und Ost zu beschaffenden (Doppelstock-)Triebwagen sollten die Fahrzeuge mit absatzfreien Einstiegen ausgestattet sein.

S. 149 4.4.3 Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb

Sowohl das Deutschland-Ticket als auch das Job-Ticket sollten sowohl als Chipkarte als auch auch Smartphone-Ticket angeboten werden, so dass auch die Menschen, die entweder kein Smartphone nutzen können oder kein Smartphone nutzen möchten, sowohl das Deutschland-Ticket als auch das Job-Ticket nutzen können.

5.3 Verträge und Vergaben im SPNV

5.3.2 Verträge

S. 163 Fahrzeugfinanzierung

Die Bereitstellung der im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein eingesetzten Batterie- und (Doppelstock-)Triebwagen sollte ausschließlich über das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH durch die ZUG.SH erfolgen, um die netzübergreifende Einsetzbarkeit und Verfügbarkeit der Fahrzeuge weiter zu verbessern und nicht erforderliche Kosten für die Finanzierung der Fahrzeuge zu vermeiden.