

## Stellungnahme des Tourismusverbands Schleswig-Holstein e.V. zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans Schleswig- Holstein 2027-2031

Der Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans Schleswig-Holstein 2027-2031.

Die landesweite Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 stellt die Entwicklung eines nachhaltigen Qualitätstourismus in den Mittelpunkt ihres Handelns. Dazu zählen einerseits die Gewährleistung einer stressfreien und zugleich klimafreundlichen An- und Abreise und Mobilität vor Ort. Andererseits kommt der Qualität des Angebots eine hohe Bedeutung zu, wobei insbesondere die Organisation und Ausgestaltung von Anreise und Fortbewegung einen wesentlichen Einfluss auf das Gesamterlebnis der Gäste haben. Diese Aspekte sind entscheidend, um Schleswig-Holstein als zukunftsfähige und nachhaltige Tourismusdestination voranzubringen.

Angesichts der hohen Bedeutung des Tourismus ist eine gute Erreichbarkeit für die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins von großer Bedeutung. Hierfür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Schiene und Straße sowie ein stabiler und weitgehend störungsfreier Betrieb unabdingbar, denn die Fahrt zum Urlaubsziel und die Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort sind gleichzeitig der erste Eindruck, den der Gast von der Destination gewinnt.

---

### ZU DEN KAPITELN

#### 3 Verkehrspolitische Ziele und Handlungsfelder

##### ÖPNV und Wirtschaft

Wir begrüßen, dass explizit auf den Tourismus und seinen wirtschaftlichen Stellenwert für Schleswig-Holstein eingegangen wird. Unseres Erachtens ist es jedoch nicht nur die Anreise, die für die Regionen relevant ist, sondern auch der Nutzen für den Tagestourismus und die Tagesausflüge der Übernachtungsgäste. Gäste, die nur wenige Stunden an der Küste oder im Binnenland verbringen möchten, werden das SPNV-Angebot nutzen, um mobil zu sein. Eine entsprechende Taktung und Kapazität sind insbesondere in der Hauptsaison, bestenfalls von Mai bis Oktober, zu berücksichtigen.

##### ÖPNV und Klimaschutz

Der LNVP betont die zentrale Rolle des SPNV als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Zugleich wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf die Schiene die Ausgestaltung der „letzten Meile“ von entscheidender Bedeutung ist und Bus-, Fahrrad- sowie flexible Bedienangebote die Schiene sinnvoll ergänzen müssen.

Der TVSH unterstützt diesen Ansatz ausdrücklich und bittet zudem darum, im LNVP verbindliche Qualitätsanforderungen für Zubringerverkehre zu definieren. Dazu gehören insbesondere:

- tactsichere und verlässliche Anschlüsse an den SPNV,
- klare, merkbare Taktstrukturen,
- Bedienung auch in Randzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen,
- Berücksichtigung saisonaler Nachfragespitzen im Tourismusraum.

Die im LNVP formulierte Bedeutung der „letzten Meile“ sollte in der weiteren Umsetzung konkret hervorgehoben werden, um schienenferne Orte tatsächlich gleichwertig einzubinden.

---

## 4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven

### 4.3 Maßnahmen für den Ausbau von Angebot und Infrastruktur

#### 4.3.1 Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen

##### Seite 55 - Flügelkonzept RE74 Jübek – Flensburg

Der TVSH begrüßt das angedachte Flügelkonzept des RE 74 (Kiel, Schleswig, Jübek – Husum/Flensburg). Dieses Konzept schafft eine weitere stündliche Verbindung zwischen Schleswig und Flensburg. Dies verbessert die Erreichbarkeit beider Zentren.

##### Seite 68 - Stufenkonzept für die Regio-S-Bahn Lübeck

Die Anbindung mit der Region per S-Bahn begrüßen wir ausdrücklich.

Bei der RS5 geben wir jedoch zu bedenken, dass die Anbindung von Pansdorf für Gäste aus Richtung Kiel kommend an Attraktivität verliert, da der Umstieg in Malente oder Eutin erforderlich ist. Der Bahnhof Bad Schwartau wird aufgrund langer Wartezeiten weniger genutzt. Vielmehr ist die Weiterfahrt von Kiel kommend und Halt in Pansdorf wichtig, um mit dem Bus nach Timmendorfer Strand zu fahren. Dies würde eine attraktive Verbindung erhalten.

Auf der Grafik auf Seite 68 wird deutlich, dass ab Malente Nord keine Weiterfahrt nach Lütjenburg vorgesehen ist. Die Verbindung der Holsteinischen Schweiz mit der Küste (ab Lütjenburg mit dem Bus Richtung Hohwacht) würde die Mobilität der Gäste aus dem Binnenland um ein Vielfaches verbessern. Aber auch durch die Erreichbarkeit von Hohwacht würden sich für den Ort neue Möglichkeiten bieten.

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

Für die Strecke Kiel – Lübeck – Lüneburg wird eine deutliche Angebotsverbesserung angeregt.

Insbesondere sollte der Abschnitt Lüneburg – Lübeck perspektivisch in einen durchgehenden Halbstundentakt überführt werden. Dies würde nicht nur die Attraktivität der Verbindung steigern, sondern auch eine leistungsfähige Umleitungs- bzw. Umgehungsstrecke im Raum Hamburg schaffen.

Für die Verbindung Kiel- Lübeck möchten wir bereits heute auf mögliche Kapazitätsengpässe auch auf dieser Bahnverbindung insbesondere an Wochenende hinweisen. Hier kommen erfahrungsgemäß Radtouristen hinzu, da sich die Holsteinische Schweiz wunderbar mit Rad erkunden und per Bahn erschließen lässt.

Gerade für die Radmitnahme ist es attraktiver, schon in Lübeck den Zug direkt nach Kiel zu nutzen. So erspart man sich den oft sehr stressigen Umstieg in Hamburg. Zurzeit ist die Verbindung Kiel – Lübeck – Lüneburg aufgrund der Wartezeiten und der nicht angepassten Anschlussverbindungen wenig attraktiv, da sich die Reisekette dadurch um gut eine Stunde verlängert.

Der zweigleisige Ausbau der Gesamtachse Kiel – Lübeck – Lüneburg ist aus unserer Sicht sinnvoll. Neben der Kapazitätserhöhung würde dies zur Entlastung des Knotens Hamburg beitragen und die Betriebsstabilität deutlich verbessern.

Durch den Ausbau könnten Wartezeiten in Bahnhöfen, wie z. Bsp. Lübeck und Büchen, reduziert werden. Dies würde entweder die Gesamtfahrzeit verkürzen oder zusätzliche Haltepunkte ermöglichen, ohne die Attraktivität der Verbindung zu mindern.

#### **Seite 75 - Neue RB Plön – Neumünster**

Auch die Anbindung über Ascheberg in die Holsteinische Schweiz und an die Küste begrüßen wir, da Neumünster ein zentraler Knotenpunkt ist und sich die Anreise für Urlaubsgäste verbessern würde. Insbesondere wenn durchgehende Züge wie München – Lübeck entfallen.

Wir sprechen uns jedoch für ein Flügelverfahren aus, damit Gäste über Ascheberg/Plön Richtung Lübeck reisen können. Jeder Umstieg in einer zunehmend alternden Gesellschaft erhöht die Bereitschaft zum Wechsel auf den ÖPNV.

---

## **4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven**

### **4.3 Maßnahmen für den Ausbau von Angebot und Infrastruktur**

#### **4.3.2 Maßnahmen Infrastruktur**

#### **Seite 92 – Dagebüll Mole**

Zur Verbesserung der Anbindung der Fährverkehre nach Föhr und Amrum ist mindestens eine tägliche umsteigefreie Zugverbindung von Hamburg nach Dagebüll Mole vorzusehen. Der Umstieg in Hamburg aus dem Fernverkehr sollte möglichst vom gleichen Bahnsteig erfolgen.

#### **Seite 113 - Bad Schwartau Waldhalle – Lübeck Travemünde Strand, Baustufe 1**

Die Durchbindung der Strecke von Hamburg nach Travemünde und Neustadt (auf der Bäderstrecke) begrüßen wir sehr. Zu beachten ist jedoch die Kapazitätsreduzierung nach Travemünde. In der Hochsaison nutzen viele Lübecker das Strand- und Veranstaltungsangebot (Travemünde Woche, etc.) in Travemünde. Insofern sollte der Sommerplan in keinem Fall eine Reduzierung beinhalten.

Die Umsteigezeiten im Nahverkehr zwischen Hamburg und Lübeck sind derzeit häufig ungünstig und insbesondere für Reisende mit Gepäck schwer zu bewältigen. Wir fordern daher besser abgestimmte Fahrpläne und Umsteigezeiten, um bspw. die Weiterreise in die Urlaubsregionen Lübecker Bucht und Holsteinische Schweiz attraktiver mit der Bahn zu gestalten.

---

#### **4.4 Weitere Verbesserungsmaßnahmen**

##### **Seite 138 - Aufwertung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld**

Ebenfalls wird begrüßt, dass die Sicherheit, der Komfort und die Aufenthaltsqualität an den Stationen und im Bahnhofsumfeld stärker in den Fokus rückt. An dieser Stelle bitten wir um eine Konkretisierung der Maßnahmen.

---

#### **5 Finanzierung**

##### **5.4 Einschätzung zur Finanzierbarkeit der LNVP-Projekte**

##### **Seite 169 - zu planende Maßnahmen**

Ein zusätzlicher Halt am Südstrand Eckernförde könnte sowohl die B 76, als auch die Parkplätze im Bereich des Südstrandes entlasten. Die geplante Regio-S-Bahn-Anbindung „Kiel Krankenhaus – Eckernförde“ ist wünschenswert, wird aus unserer Sicht aber nicht als prioritär angesehen. Das Krankenhaus ist bereits durch den Stadtbusverkehr sowie durch Buslinien in Richtung Schleswig und Kappeln gut angebunden. Eine Ausweitung des Stadtverkehrs Eckernförde, insbesondere an Sonntagen, könnte hier kurzfristig das Angebot verbessern.

##### **Seite 172 – zu untersuchende Maßnahmen**

Eine direkte Verbindung in Richtung Kappeln und Flensburg ist insbesondere für Gäste interessant, die die Region Angeln/Schlei besuchen möchten – ebenso in die Gegenrichtung. Zudem spielt der Radtransport eine wichtige Rolle, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ostseeküstenradweg. Insgesamt sollte die Erreichbarkeit der Küstenorte per Bahn gestärkt werden.

---

#### **ZU DEN THEMEN**

##### **Marschbahn**

Die Marschbahn zwischen Niebüll und Westerland nimmt eine Schlüsselrolle für die Erreichbarkeit der Insel Sylt sowie für die Mobilität der Bevölkerung in der Region ein. Sie ist unverzichtbare Lebensader für die Menschen vor Ort. Zugleich zählt die Insel Sylt zu den bedeutendsten und am stärksten entwickelten touristischen Destinationen Deutschlands.

Aufgrund ihrer geografischen Lage ist sie in besonderem Maße von einer bundesweiten Randlage geprägt. Die Bahnverbindung stellt daher die zentrale infrastrukturelle Lebensader der Insel dar. Für die zahlreichen Pendler sowie für Gäste und Beschäftigte existiert keine gleichwertige Alternative der Anreise. Eine leistungsfähige Schienenanbindung ist von grundlegender Bedeutung für die soziale und wirtschaftliche Stabilität der gesamten Region.

Vor diesem Hintergrund ist der bereits planerisch angestoßene zweigleisige Ausbau der Strecke in den Abschnitten Niebüll–Klanxbüll (Kreis Nordfriesland) sowie Morsum–Tinum auf Sylt ein längst überfälliger Schritt. Er ist entscheidend, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen, die Betriebsstabilität zu verbessern und die Pünktlichkeit sowie Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs nachhaltig zu sichern.

Um dies zu erreichen, muss die Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus verbindlich beschlossen werden. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen massiv beschleunigt werden.

Die im Entwurf aufgezählten Verbesserungsmaßnahmen, die direkt oder indirekt zur Betriebsqualität auf der Marschbahnstrecke beitragen können, werden ausdrücklich begrüßt.

Maßgeblich für eine Verbesserung, die bei den Fahrgästen ankommt, sind jedoch ausschließlich Maßnahmen, die auch tatsächlich realisiert werden. Hier stimmt es bedenklich, dass auch die höchste der drei Kategorien für Maßnahmen im Rahmen des LNVP (1. „gesetzt“, 2. „zu planen“ und 3. „zu untersuchen“) lediglich als „voraussichtlich finanzierbar“ beschrieben wird.

Die Darstellung zur Pünktlichkeit der einzelnen Bahnstrecken macht deutlich, wie schlecht insbesondere der Zustand auf der Marschbahn ist. Allerdings führen die Zahlen teilweise in die Irre, da in die Statistik lediglich Züge eingehen, die ihr Ziel erreicht haben. Zugausfälle werden hier nicht berücksichtigt.

In der Liste der durch den SPNV zu 100% ausgelasteten Strecken fehlt die Strecke Niebüll – Westerland. Dies ist nicht nachvollziehbar. Es sei denn, der LNVP argumentiert damit, dass die Strecke nicht durch den bestellten SPNV ausgelastet sei, sondern durch den Autozug. Dies verschleiert allerdings den Blick auf die Realität. Auch die direkt danach erwähnten fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten beziehen sich ausschließlich auf das Netz Mitte.

## **SEV und Fahrradmitnahme**

Künftig sollte bei Schienenersatzverkehren (SEV) grundsätzlich die Mitnahme von Fahrrädern ermöglicht werden. Gerade in touristisch geprägten Regionen mit starkem Fahrradtourismus ist dies essenziell.

So war bspw. während der Bauarbeiten an der Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal sowie an der Schleibrücke Eckernförde für Radfahrende zeitweise vollständig vom Bahnverkehr abgehängt. In den Fahrzeugen des SEV wurden nicht oder nur selten Fahrräder mitgenommen.

## **Gepäckaufbewahrung**

Problematisch ist die fehlende Möglichkeit zur sicheren Gepäckaufbewahrung an Bahnhöfen. Aufgrund der zeitlichen Differenz zwischen Check-in bzw. Check-out und Abfahrt oder Ankunft der Züge entstehen regelmäßig Anfragen bei Touristinformationen.

Als serviceorientierter Partner übernimmt bspw. die Eckernförde Touristik und Marketing GmbH diese Aufgabe auf Anfrage, allerdings sollte dies infrastrukturell am Bahnhof selbst gelöst werden (z. Bsp. durch Schließfächer oder ein digitales Gepäcksystem).

### **Bäderbahn**

Wir begrüßen, dass ein Fortbestand der Bäderbahn mit der Regio-S-Bahn vorgesehen ist. Diese Verbindung ist nicht nur für die Anreise und vor-Ort-Mobilität unserer Gäste wichtig, sondern dient auch Mitarbeitenden, ihre touristischen Betriebe zu erreichen.

Die vorgesehenen Kapazitäten bitten wir zu überprüfen, da diese bereits heute in der Saison von Juni bis September überlastet sind.

Um den für die Region so wichtigen Tagestourismus weiter bedienen zu können, sollte mindestens ein durchgehender Zug am Samstag und Sonntag eingesetzt werden.

### **Busverkehr**

Die im Entwurf des LNVP dargestellte schwierige Finanzlage im Schienenverkehr ist nachvollziehbar, kann aber nicht auf Kosten des Busverkehrs in der Fläche gelöst werden. Die durch das Land beschlossene Streichung der Dynamisierung der ÖPNV-Mittel des Landes ist daher zurückzunehmen, denn die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den Busverkehr stehen ebenfalls vor erheblichen finanziellen Herausforderungen.

---

## **ZU EINZELNEN GEMEINDEN/ORTEN**

Die folgenden Anmerkungen resultieren aus den Stellungnahmen der Mitgliedsgemeinden des TVSH, die auf einer Umfrage des Verbands vom Februar 2026 beruhen:

### **Eckernförde: Barrierefreiheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Witterungsschutz**

Zum Thema Barrierefreiheit zählen auch witterungsbedingte Einschränkungen. Die derzeitigen, häufig sehr kleinen Unterstellmöglichkeiten am Bahnhof in Eckernförde sind bereits heute nicht ausreichend. In Stoßzeiten bieten sie nicht genügend Platz und nur eingeschränkten Schutz. Zudem müssen Reisende den Schutzbereich verlassen, um in den Zug einzusteigen.

In der Winterzeit entsteht ein hoher personeller Aufwand zur Schnee- und Eisbeseitigung auf den Bahnsteigen. Bei dauerhaftem Schneefall können die Flächen nicht kontinuierlich freigehalten werden. Die Aufenthaltsqualität sinkt erheblich, gleichzeitig steigt das Unfallrisiko. Besonders betroffen sind mobilitätseingeschränkte Personen, Rollstuhlfahrende sowie Reisende mit Kinderwagen.

Am ZOB verschärft sich die Situation durch den regelmäßigen Busverkehr. Schnee wird häufig vor dem Räumen festgefahren und vereist. Für Menschen mit Einschränkungen wird das Erreichen oder Wechseln der Bussteige dadurch erheblich erschwert.

Eine vollständige Überdachung der Bahnsteige und zentraler Flächen würde die Aufenthaltsqualität deutlich verbessern und gleichzeitig die Sicherheit erhöhen.

Als Solarüberdachung ausgeführt, könnten diese Flächen zusätzlich zur Stromproduktion genutzt werden. Am Bahnhof Eckernförde könnten über Bahnsteige, den Parkplatz am Grünen Weg sowie den ZOB – auf einer Fläche von bis zu 25.000 m<sup>2</sup> – Photovoltaikanlagen installiert werden. Dies würde sowohl einen Beitrag zur nachhaltigen Energieerzeugung als auch zur klimafreundlichen Infrastrukturentwicklung leisten.

### **Kreis Nordfriesland: Bahnstrecken**

Der Verweis auf die Abdeckung der Landesfläche mit Mobilfunk ist irreführend und im Rahmen des LNVP eigentlich auch irrelevant. Entscheidend wäre vielmehr die Frage, wie die Abdeckung mit Mobilfunk auf den Zugstrecken ist. Hier bleibt der Entwurf wie auch an vielen anderen Stellen unbestimmt und nennt weder konkrete Bestandsdaten noch verifizierbare Zielvorgaben.

So wird das Wagenmaterial auf der Marschbahn lt. LNVP seit 2005 einem Refresh unterzogen, mit dem unter anderem auch die Erreichbarkeit über Mobilfunk und WLAN verbessert werden soll. Auch hier fehlen jedoch konkrete Aussagen darüber, was bereits erreicht wurde und wann die Maßnahme abgeschlossen sein soll. Aus Nutzerperspektive hat sich hier in den letzten Jahren leider nur sehr wenig getan.

### **Gemeinde Laboe**

Die Gemeinde Laboe begrüßt die strategische Zielsetzung des LNVP, insbesondere die konsequente Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberg – Schönberger Strand („Hein Schönberg“) sowie die angestrebte Weiterentwicklung hin zu einer Regio-S-Bahn-Struktur im Raum Kiel. Diese Maßnahmen stellen einen wichtigen Baustein für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Kreis Plön dar. Gleichzeitig ergeben sich hieraus strukturelle Veränderungen für das Verkehrsgefüge im Küstenraum der Probstei, die aus Sicht der Gemeinde Laboe einer differenzierten Betrachtung bedürfen.

#### **1. Stärkung des SPNV und Bedeutung der „letzten Meile“**

Der LNVP betont die zentrale Rolle des SPNV als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Zugleich wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf die Schiene die Ausgestaltung der „letzten Meile“ von entscheidender Bedeutung ist und Bus-, Fahrrad- sowie flexible Bedienangebote die Schiene sinnvoll ergänzen müssen.

Die Gemeinde Laboe unterstützt diesen Ansatz ausdrücklich.

Mit Inbetriebnahme der reaktivierten Bahnstrecke wird sich das regionale Busnetz – insbesondere das Netz der Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP) – auch auf Zubringerfunktionen zu SPNV-Haltepunkten wie Probsteierhagen und Schönberg ausrichten. Vor diesem Hintergrund bittet die Gemeinde Laboe darum, im LNVP verbindliche Qualitätsanforderungen für Zubringerverkehre zu definieren. Dazu gehören insbesondere:

- taktischere und verlässliche Anschlüsse an den SPNV,

- klare, merkbare Taktstrukturen,
- Bedienung auch in Randzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen,
- Berücksichtigung saisonaler Nachfragespitzen im Tourismusraum.

Die im LNVP formulierte Bedeutung der „letzten Meile“ sollte in der weiteren Umsetzung konkret hervorgehoben werden, um schienenferne Orte tatsächlich gleichwertig einzubinden.

## 2. Sicherung der direkten Kiel-Anbindung

Laboe verfügt über eine stark nachgefragte, umsteigefreie Anbindung an die Landeshauptstadt Kiel, insbesondere über die KVG-Linie 14 und sowie ergänzend über die werktägliche Schnellbuslinie 102.

Diese Direktverbindungen entlang der Orte an der Kieler Förde (Heikendorf, Mönkeberg, Schulen im Bereich Kieler Ostufer) erfüllen wesentliche Funktionen für:

- Pendlerinnen und Pendler,
- Schülerinnen und Schüler,
- die medizinische Versorgung,
- Verwaltungs- und Alltagswege,
- touristische Tagesverkehre.

Eine alleinige Umsteigeverbindung über einen SPNV-Haltepunkt (z. B. Laboe – Probsteierhagen – Kiel Hbf) stellt für viele Nutzergruppen keinen gleichwertigen Ersatz dar.

Die Gemeinde Laboe bittet daher darum sicherzustellen, dass die Stärkung der Schiene nicht mittelbar zu einer Schwächung bestehender umsteigefreier Direktverbindungen führt. Die direkte Anbindung Laboes an Kiel ist ein eigenständiger Standortfaktor und sollte planerisch gesichert bleiben.

## 3. Touristische Verkehre im Küstenraum

Der LNVP verfolgt das Ziel, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu steigern. Die Probstei ist jedoch nicht ausschließlich Pendlerraum, sondern in erheblichem Maße Tourismusregion.

Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke wird insbesondere Schönberger Strand verkehrlich aufgewertet. Diese Entwicklung wird begrüßt.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass touristische Verkehre häufig weniger umstiegsaffin sind und Direktverbindungen zwischen Küstenorten weiterhin nachgefragt werden. Komfort, Einfachheit und Gepäcktauglichkeit sind für Urlauberinnen und Urlauber entscheidende Kriterien. Die Gemeinde Laboe regt daher an, touristische Verkehrsströme als eigenständige Planungsdimension zu berücksichtigen und direkte Relationen zwischen Küstenorten nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt einer SPNV-Zubringerfunktion zu bewerten.

#### 4. Einbindung der Fördeschifffahrt in das Mobilitätssystem

Der LNVP weist auf die Notwendigkeit einer verbesserten Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger hin und erkennt Modernisierungsbedarf bei Verknüpfungsanlagen an.

Im Förderraum kommt neben Schiene und Bus die Fördeschifffahrt als ergänzender Verkehrsträger hinzu. Diese erfüllt sowohl touristische als auch alltagsrelevante Funktionen und ist Bestandteil des Umweltverbundes.

Die Gemeinde Laboe bittet daher darum,

- die Fördeschifffahrt im LNVP ausdrücklich als ergänzenden Verkehrsträger zu berücksichtigen,
- tarifliche und fahrplanerische Integration weiterzuentwickeln,
- intermodale Verknüpfungspunkte (Bus – Schiff – Rad – SPNV-Zubringer) planerisch zu stärken.

Eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger erhöht die Attraktivität des Gesamtsystems und unterstützt die verkehrspolitischen Ziele des Landes.

#### 5. Mobilitätsgarantie und flexible Bedienformen

Der LNVP formuliert die Vision einer Mobilitätsgarantie mit verlässlicher, regelmäßiger Anbindung auch im ländlichen Raum und hebt flexible Bedienformen ausdrücklich hervor.

Für schienenferne Küstenorte wie Laboe sind Angebote wie Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) dabei kein ergänzendes Randangebot, sondern eine wichtige Säule der Erreichbarkeit – insbesondere im Zusammenspiel mit den neuen SPNV-Haltepunkten im Zuge von „Hein Schönberg“.

Entscheidend ist, dass flexible Angebote organisatorisch stabil, wirtschaftlich abgesichert und qualitativ verlässlich ausgestaltet werden. Dazu gehören:

- verlässliche Wochenend- und Feiertagsangebote,
- transparente Bedienstandards,
- Integration in einheitliche Informationssysteme,
- langfristige Sicherung der Betreiberstrukturen.

Nur so kann die angestrebte Mobilitätsgarantie tatsächlich wirksam werden.

#### 6. Gleichwertige Entwicklung schienenferner Küstenorte

Die Gemeinde Laboe begrüßt die verkehrliche Aufwertung der Probstei insgesamt. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass schienenferne, aber nachfragestarke Küstenorte nicht in eine rein nachgeordnete Zubringerrolle gedrängt werden.

Laboe ist:

- eigenständiger Wohn- und Pendlerstandort,
- bedeutender Tourismusort,
- Ziel für Tagesgäste,

Die Erreichbarkeit muss mindestens auf heutigem Niveau gesichert bleiben. Eine Verkehrswende wird nur dann breite Akzeptanz finden, wenn sie nicht als qualitative Verschlechterung wahrgenommen wird.

### **Fehmarn**

Mit dem Fehmarnbelt-Tunnel ist mit zusätzlicher Nachfrage in Richtung Norden zu rechnen – auch im Hinblick auf Fahrradmitnahme.

Eine schnellere Verbindung von Kiel in Richtung Fehmarn ist wünschenswert. Derzeit müssen Reisende zunächst weit nach Süden fahren und nach einem Umstieg wieder nach Norden zurückfahren. Mit einer Reisezeit von rund drei Stunden ist die Verbindung per Bahn derzeit etwa doppelt so lang wie mit dem Pkw.

Eine neue Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Bad Malente oder Plön in Richtung Fehmarn könnte die Reisezeit deutlich verkürzen und die Attraktivität der Verbindung erheblich steigern.

### **Stadt Kiel**

Aus touristischer Sicht ist die Strecke Kiel-Hamburg für die Destination Kieler Förde am relevantesten (Zubringerknotenpunkt z.B. ICE, Internationale Anreisen, Flughafen, Kreuzfahrt, Städtereisende, MICE)

Die Bahnverbindung KI-HH muss stabiler werden: halbstündige Taktung, weniger Verspätungen, robustere Betriebsqualität und definitiv schnellere Direktverbindungen.

### **Gemeinde Dersau**

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Linie 360 der VKP (Plön – Neumünster), die nur an der Haltestelle Dersau B 430 hält, den ca. 5 Min längeren Weg durch Dersau fährt und die Haltestellen anfährt. Gerade im ländlichen Bereich und aufgrund der alternden Bevölkerung ist es wichtig, dass der öffentliche Nahverkehr diesen anbindet.

Besonders die Anbindung nach Ascheberg, Neumünster und Plön ist für die Erreichbarkeit von Ärzten und für die touristische Entwicklung von großer Bedeutung.

Die Linien 361 und 362 könnten durch die Linie 360 ergänzt werden, zumal diese teilweise in den Schulferien nicht fahren. Auch sonntags wäre Dersau dann nicht mehr vom öffentlichen Nahverkehr abgeschnitten.

### **Timmendorfer Strand**

#### Diskrepanz zwischen Zielen und Aussagen des LNVPs und der Absicht des Landes, die Bäderbahn stillzulegen

Im Entwurf des LNVPs wird richtigerweise die entscheidende Bedeutung eines starken ÖPNVs für eine florierende Wirtschaft herausgestellt (s. Seite 36). Explizit wird auf die verschiedenen, positiven Einflüsse und Funktionen des SPNVs sowie des ÖPNVs für den Tourismus hingewiesen. Dies kann aus der momentanen Sicht für Timmendorfer Strand bestätigt werden. Leider sieht der LNVP jedoch nicht die Optimierung dieses Systems für die

Zukunft vor, sondern für Timmendorfer Strand und die benachbarten Tourismusorte der Lübecker Bucht genau das Gegenteil: nämlich den Verzicht auf eine der erfolgreichsten Bahnverbindungen: „Der Bäderbahn“.

Dies hat für die Fahrgäste und touristischen Betriebe gravierende Auswirkungen. Nach den Plänen des Landes Schleswig-Holstein sollen Fahrgäste, die aus Hamburg und Lübeck Timmendorfer Strand erreichen wollen, in Zukunft bereits in Ratekau aussteigen bzw. umsteigen. Die in einer aktuellen Machbarkeitsstudie untersuchten Alternativen bieten dabei keine Lösung des Problems. In allen vier untersuchten Fällen verliert die Region ca. 50% der Fahrgäste und schafft damit gerade die Probleme, die laut Seite 36 der SPNV / ÖPNV doch beseitigen soll.

#### Konkrete Auswirkungen der Planungen:

Bei täglich im Durchschnitt 1.400 Fahrgästen betrifft diese Planung jährlich ca. 450.000 Personen auf ihrem Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Ausbildungsstätte, an den Strand oder in den Urlaub.

Hinzu kommen täglich im Durchschnitt ca. 900 Fahrgäste, die den Scharbeutzer Bahnhof nutzen.

Analysen gehen davon aus, dass dann ca. 50 % weniger Fahrgäste mit dem ÖPNV an die Ostsee reisen, stattdessen zusätzlichen Straßenverkehr verbunden mit Umweltbelastung, Lärm und Abgasen auslösen. Alleine an direktem Kaufkraftverlust errechnet sich so eine Summe von ca. 7,5 Mio. € im Jahr weniger in Timmendorfer Strand.

Die Betroffenen sind

1. Pendler, die zur Arbeit oder Ausbildung nach Timmendorfer Strand fahren. Viele Pendler arbeiten in gastronomischen Betrieben, die u.a. auf sehr frühe und sehr späte Verbindungen angewiesen sind. Busse werden das nicht leisten können. Es droht, dass die Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze in Timmendorfer Strand und Scharbeutz unattraktiver werden, da sie schlicht nicht mehr erreichbar sind. Dies in Zeiten von Fachkräftemangel schwächt den gesamten Wirtschaftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusorte. Aber auch andere Branchen, wie Handwerksbetriebe, Einzelhandel, Verwaltungen, etc. und die Firma Brandenburg oder die Curschmann-Klinik sind von Arbeitskräften von außerhalb der Gemeinden angewiesen. Für alle wird der Arbeitsweg länger und aufwendiger.
2. Pendler, die in Lübeck oder Hamburg arbeiten und auf die Bahn angewiesen sind.
3. Urlaubsgäste, die mit der Bahn anreisen. Schätzungen gehen davon aus, dass ca. 10 % der (oft älteren) Gäste zur Zeit die Bahn für ihre Anreise nutzen. Allein in Timmendorfer Strand wurden in 2025 ca. 420.000 Urlaubsgäste gezählt. Dies würde bedeuten, dass ca. 42.000 Urlauber mit der Bahn anreisen. Fallen wie prognostiziert 50% dieser Gäste weg, muss Timmendorfer Strand auf über 20.000 Gäste mit entsprechender Kaufkraft (157,30 € durchschnittliche Tagesausgaben, DWIF 2024) verzichten.
4. Tagesgäste, die an den Strand und zu Veranstaltungen mit der Bahn anreisen. An schönen Sommertagen reisen bis zu 400 Personen in einem Zug an die Ostsee. Es gibt keine Lösungsvorschläge, wie diese Anzahl von Tagesgästen aus Ratekau mit Bussen oder anderen Alternativen zum Strand befördert werden können.

Dies alles führt zu verstärktem Umsteigen in das eigene Auto und somit zu

- noch mehr Verkehrsbelastung für Hemmelsdorf und seine Einwohner
- noch mehr Verkehr in den Ostseebädern
- noch mehr Parksuchverkehr
- höherem Flächenbedarf für Parkraum, was unattraktiv ist und hohe Kosten verursacht
- zu erhöhtem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und somit klimaschädlich ist
- zu mehr Lärm

Insgesamt leidet die Attraktivität der Gemeinde und beeinträchtigt die Lebensqualität und den Freizeitwert für alle Einheimischen und Gäste!

#### Diskrepanz zur politischen Zielsetzung:

Das Vorhaben, die sehr erfolgreiche Bäderbahn aufzugeben, widerspricht zu dem den politischen Zielen seit 2018, wie folgender Auszug aus Koalitionsvertrag der Bundesregierung belegt:

Zitat: „Schienenverkehr“:

Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u.a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. ...“ und etwas weiter:

„Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltestellen in den Regionen halten.“

.... Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.“

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung Schleswig-Holstein wird explizit auf die Bäderbahn Bezug genommen:

„Eine Fortführung des Betriebs auf der „Bäderbahn“ für Feriengäste, Ausflüglerinnen und Ausflügler und Pendelnde unter Einbindung innovativer Betriebskonzepte streben wir an“.

Die Glaubwürdigkeit dieser politischen Willensbekundungen ist nach dem jetzigen LNVP mehr als fragwürdig.

#### Chronologische Beteiligung der Region an dem Prozess:

Die Beteiligung der Region an der Diskussion währt nunmehr seit weit über zehn Jahren. Die Frustration vor Ort über die nicht Berücksichtigung der Interessen durch das Land Schleswig-Holstein wächst dabei stetig. Hier daher ein kurzer zusammenfassender Rückblick:

1. Auslöser Staatsvertrag Dänemark – Deutschland zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung inklusive Hinterlandanbindung in Ostholstein
2. Planungen der Bahn, die Bestandstrasse der Bäderbahn auszubauen und durch die Tourismusorte zu führen

3. Widerstand der Ostseebäder mit Erreichen, dass ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt wird. Forderung der Region: 2+1 Lösung (zwei Trassen als Neubautrasse und eine Trasse für den SPNV, damit Erhalt der Bäderbahn)
4. Ergebnis des ROVs: Verlegung und Neubau der Bahntrasse an die A1.
5. Gleichzeitige Absichtserklärung im „Letter of Intent“ zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn, sämtliche Verkehre nur noch auf der Neubautrasse zu führen (= 2+0). Begründung: zwei parallele Bahntrassen sind unwirtschaftlich.
6. Erste Petition (2018) an das Land Schleswig-Holstein zum Erhalt der Bäderbahn mit Begründung (siehe unten). Ergebnis: Das Wirtschaftsministerium soll die Lösung für die Anbindung der Bäderorte konkretisieren und initiiert einen Ideenwettbewerb mit Verkehrsexperten. Gewinner: Tram-Lösung und modernes Buskonzept TIMM.
7. Parallel scheitert die Deutsche Bahn zwei Mal mit dem Versuch, die Bäderbahnstrecke stillzulegen, da ein privates Bahninfrastrukturunternehmen die Strecke übernehmen möchte. Die Strecke bleibt somit im Eigentum der Bahn mit der Verpflichtung, sie betriebsbereit zu halten. Im Planfeststellungsverfahren ist zwischenzeitlich eine Anbindung der Bäderbahnstrecke an die Neubaustrecke mittels einer Weiche in Ratekau vorgesehen. Auch an einer geplanten Kappung der Bäderbahn nördlich von Haffkrug (Schneiden der Trasse mittels Lärmschutzwand) hält die DB nach juristischem Druck (HL droht Klage dagegen an) nicht mehr fest und kündigt an, die Bäderbahn auch weiter in Richtung Norden (Neustadt) anzubinden.
8. Folge des Ideenwettbewerbs: Durchführung einer Machbarkeitsstudie der beiden Gewinnerkonzepte mit Verkehrsexperten. Ergebnis: Beide Konzepte lösen das Problem nicht, da bei einem Umstieg am neuen Bahnhofpunkt in Ratekau 50% der Fahrgäste verloren gehen. Präsentation der Ergebnisse Anfang Juli 2026. Die Untersuchung eines Alternativvorschlags der Region, einer ganzjährigen und ganz täglichen umsteigefreien Direktverbindungen von Hamburg an die Lübecker Bucht bis Neustadt i. H.; entweder über ein Flügelzugkonzept von RE 8 / RE 80 (Zugtrennung/-vereinigung im Lübecker Hbf) oder als eigständige RE-Sprinter-Linie, unter Nutzung sowohl der Neubaustrecke (im Abschnitt bis Ratekau) als auch ab Ratekau einer optimierten, elektrifizierten Bestandsstrecke (im weiteren Verlauf via Timmendorfer Strand, Scharbeutz Haffkrug (NBS) nach Neustadt i. H.), wurde vom Wirtschaftsministerium abgelehnt. Die Beauftragung der Untersuchung der Alternative durch die Region steht aus.
9. Einigkeit in der Region: Gemeinsame Positionierung der Gemeinden Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf und des Kreises Ostholstein und der Hansestadt Lübeck zum Weiterbetrieb der Bäderbahn.
10. Das Land Schleswig-Holstein vertritt dagegen nach wie vor die Auffassung, dass eine Änderung der Planungen zu Verzögerungen der Gesamtmaßnahme führt und unwirtschaftlicher ist (siehe anliegender Mail-Verkehr zw. der Hansestadt Lübeck, dem Bundesverkehrsministerium und dem Land SH). Das Land ist daher nicht bereit, zukünftig die Verkehre über die Bäderbahntrasse zu bestellen.
11. Zweite Online-Petition des Aktionsbündnisses; Stand aktuell ca. 15.000 Unterzeichnende

12. 12. Derzeitige formale Prozesse: Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des Baurechts und Fortschreibung des LandesNahVerkehrsPlans mit Beteiligung der Region.

Zusammenfassung:

Die im LNVP wiederholte Absicht des Landes Schleswig-Holstein, die Bäderbahn zukünftig nicht mehr nutzen zu wollen, hat für den Tourismus und die touristischen Betriebe in Timmendorfer Strand erhebliche, negative, wenn nicht katastrophale Auswirkungen.

Dies begründet sich insbesondere durch drei schwerwiegende Gründe:

1. Die touristischen Betriebe (alleine ca. 40 Hotels, 70 Restaurants,...) sind auf Fachkräfte angewiesen, die nicht ihren Wohnsitz in Timmendorfer Strand haben, sondern zur Arbeit pendeln müssen. Mit der Bäderbahn dauert ein Arbeitsweg ca. 12 Minuten vom Lübecker Hauptbahnhof bis zum Timmendorfer Bahnhof. Ohne die Bäderbahn, mit den angedachten Bussen bzw. einem Umstieg in Ratekau verlängert sich der Arbeitsweg auf mindestens 36 Min. Ob Busse zukünftig ebenfalls bis Mitternacht fahren, wird offengelassen. Viele Kolleg:innen werden daraufhin entweder auf den eigenen PKW wechseln oder ihren Arbeitsplatz kündigen müssen. Die Arbeitgeber, die jetzt schon Schwierigkeiten haben, ausgebildetes Personal zu finden, werden auf dem Arbeitsmarkt nicht mehr konkurrenzfähig sein.
2. Verschieden Studien belegen, dass die Fahrgastzahlen bei einem zusätzlichen Umstieg um ca. 50% sinken werden. Das bedeutet für den Tourismus einen erheblichen Verlust an Gästen und Tagesgästen. Aus Gästebefragungen in Timmendorfer Strand des NIT wissen wir, dass ca. 10% der Übernachtungsgäste mit der Bahn anreisen, somit ca. 42.000 Gäste pro Jahr und ein Verlust von ca. 20.000 Gästen. Hinzukommen erhebliche Einnahmeverluste von Tagesgästen.
3. Durch den Umstieg auf den PKW verschärft sich die Belastung des Ortes in der bereits jetzt prekären Verkehrssituation. Seit Jahren unterstützt das Land Schleswig-Holstein die Bemühungen der Tourismusorte, ihre Aufenthaltsqualität zu verbessern. Mit der Absicht, die Bäderbahn aufzugeben, konterkariert sie selbst diese Bemühungen. Verstopfte Zufahrtsstraßen, übervolle Parkplätze und unnötiger Park-Suchverkehr sind die Folge. Der Imageschaden, der hierdurch ausgelöst wird, kann monetär nicht beziffert werden.

Es ist für uns Touristiker völlig unverständlich, warum das Land Schleswig-Holstein sehenden Auges diese Situation herbeiführen möchte, obwohl die Lösung des Problems auf der Hand liegt: Die DB muss die Infrastruktur der Bäderbahnstrecke sowieso in betriebsbreitem Zustand halten, im Planfeststellungsverfahren sind darüber hinaus die notwendigen Weichen in Ratekau und Haffkrug vorgesehen (daher auch keine Verzögerung des Gesamtplanungsprozesses) und das Land müsste lediglich über seinen Schatten springen, den Letter of Intent dahingehend zu ändern, dass es bereit ist, auf der Bäderbahnstrecke auch zukünftig den SPNV zu bestellen.

Wir geben die Hoffnung nicht auf, dass sich am Ende die Logik und Vernunft im Sinne der gesamten Region durchsetzt.

## Husum

Husum und dem Husumer Bahnhof/ZOB kommen im SPNV/ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. U.a. liegt die Priorität auf folgenden Themen: Marschbahn-Strecke (HH-Husum, Westerland/Sylt) mit zukünftigem ICE L, Knotenpunkt zum Schienennetz nach Tönning und SPO, Schleswig/Rendsburg/Kiel, Busverkehr Stadtgebiet Husum, Kreisgebiet NF, Richtung Flensburg, Richtung Halbinsel Nordstrand mit Fährhafen zur Insel Pellworm etc.

## Gemeinde Friedrichskoog

Die Gemeinde Friedrichskoog ist nach Büsum die nächstgrößere touristisch geprägte Destination in Dithmarschen. Aktuell wurden - und in den kommenden Jahren werden – in Friedrichskoog eine Reihe an touristischen Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt, sodass von einer Steigerung der Nachfrage auszugehen ist. Ein mitwachsendes Mobilitätsangebot ist daher ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Tourismuswirtschaft in Friedrichskoog. Im Kapitel 3 wird die Bedeutung des ÖPNV für den Tourismus sehr passend eingeordnet. Projekte wie SMILE24 sind auch im Kreis Dithmarschen notwendig, um die mittelmäßige bis schlechte Erschließungsgüte des Kreises insgesamt nach vorne zu bringen – Friedrichskoog ist hier mit der Güteklasse F beschrieben.

Im Weiteren sind im Entwurf des LNVP „Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven“ zusammengestellt. Wir möchten nachstehende Maßnahmen ausdrücklich aufgreifen, um die Bedeutung für die Gemeinde Friedrichskoog zu unterstreichen. Wir begrüßen die gesetzten Angebotsmaßnahmen und sprechen uns deutlich für die konsequente Umsetzung der geplanten und zu untersuchenden Maßnahmen aus:

### 4 Maßnahmen des LNVP mit Zeithorizonten und Umsetzungsperspektiven

#### 4.3 Maßnahmen für den Ausbau von Angebot und Infrastruktur

##### 4.3.1 Fahrplan- und Kapazitätsmaßnahmen

- Gesetzte Angebotsmaßnahmen: Verlängerung der RB61 nach Heide (Ersatz der RB62) (S. 60 – Abb. 33)
- Zu planende Angebotsmaßnahmen: Studenttakt der RB63 zwischen Hohenwestedt und Heide (S. 71 – Abb. 52)
- Zu untersuchende Angebotsmaßnahmen: Beschleunigung des RE6 Elmshorn – Itzehoe – Westerland (S. 74 – Abb. 58)

##### 4.3.2 Maßnahmen Infrastruktur

- Elektrifizierung Itzehoe – Westerland (Marschbahn) (S. 91 – Abb. 78)

#### 4.4 Weitere Verbesserungsmaßnahmen

##### 4.4.2 Barrierefreiheit

- St. Michaelisdonn – barrierefreier Umbau (S. 145 f.)

## Stadt Schleswig

Die Stadt Schleswig würde sich freuen, wenn in den „Landesweiten Nahverkehrsplan“ aufgenommen wird, das in Aussicht gestellt wird, dass dem Stationsbetreiber bzw. die Stadt Schleswig den Rückkauf bzw. den Erwerb des Empfangsgebäudes Schleswiger Bahnhof mit einer hohen Förderquote ermöglicht wird und das Land den Stationsbetreiber bzw. die Stadt bei der denkmalrechtlichen Ertüchtigung des Gebäudes unterstützt. Nur unter diesen Voraussetzungen kann dem städtebaulichen Missstand am Bahnhof entgegengewirkt werden. Anderenfalls wird der Bahnhof seiner Funktion als Tor zur Stadt nicht gerecht und wirkt weiterhin gegenüber seinen Kunden abweisend. Insbesondere auswärtige Besucher der Stadt sind über die nicht einladende Situation entsetzt.

Wir bitten Sie, diese Punkte im Sinne der Wirtschaft, der Umwelt und der Menschen stringent zu verfolgen.