Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Speech
Kiel, 28.08.2026

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans ist der Knackpunkt

„Schienenpolitik ist Strukturpolitik, Wirtschaftspolitik und deutsch-dänische Zusammenarbeitspolitik. Von der Bäderbahn über den Flensburger Knoten bis zur Marschbahn gilt: Die Menschen wollen, dass der Zug kommt, pünktlich ist und nicht ausfällt. Jetzt müssen aus Ankündigungen konkrete Pläne und verlässliche Umsetzung werden."

Sybilla Nitsch zu TOP 38+63 - Zukunft der Bäderbahn jetzt absichern! Sechster Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP 2027 bis 2031) (Drs. 20/4712; 20/4607)

Die Bäderbahn hat die Gemüter erhitzt, für Unverständnis gesorgt und die Fahrgäste dieser hochfrequentierten Bahnstrecke vor viele Fragen gestellt.

Jetzt ist der Knoten gelöst, denken wir. Aber einen genauen Plan gibt es nicht. Reiht sich die Bäderbahn ein in die sonnigen Wohlfühlankündigungen, die dann aber keine Substanz haben? Das müssen wir verhindern. In der Verknüpfung mit der Neubaustrecke der Fehmarn-Belt-Hinterlandanbindung sollten zwei Abschnitte neu geplant werden, und dann steht eben die Elektrifizierung an.

Es ist bedauerlich, dass diese Meldung kommt, wenn der LNVP bereits in der

SSW IM LANDTAG

Finalisierung ist. Wie kommt auf einmal diese positive Erkenntnis? Sicherlich kann die Koalition jetzt ankündigen, die Bäderbahn ab 2032 als „gesetztes Projekt“ in den neuen Nahverkehrsplan aufzunehmen. Das würde aber voraussetzen, dass es einen Plan für die kommenden Jahre gibt – vor allem für die gesamte Region –, damit es 2032 losgehen kann. Dieser liegt nicht vor. Das ist der drängendste Punkt.

Ja, der landesweite Nahverkehrsplan gibt uns einen Überblick über die Kategorien für die Maßnahmen: „gesetzt“, „zu planen“, „zu untersuchen“. Das macht durchaus Sinn. Aber der LNVP ist kein Planspiel, bei dem politische Vertreter je nach Vorliebe die Spielregeln ändern können. Denn es ist ganz einfach: Die Leute wollen, dass der Zug kommt, dass er pünktlich ist und, wenn es geht, nicht ausfällt.

Eine positive Geschichte ist die Einführung der Akkuzüge. Die Menschen erleben Komfort, haben ein angenehmes Aufenthaltsgefühl und die Infrastruktur erweist sich als zuverlässig. Hier soll weiter investiert werden – das ist gut. Nicht immer hat der Norden von Plänen profitiert. Das war lange überfällig. Gerade im Norden Schleswig-Holsteins und in der Grenzregion gilt: Schienenpolitik ist auch Strukturpolitik. Sie ist Wirtschaftspolitik. Und sie ist deutsch-dänische Zusammenarbeitspolitik. Die Grenze ist auf der Landkarte, sie darf aber keine Grenze für Mobilität sein. Daher muss grenzüberschreitend geplant werden.

Für den Flensburger Knoten ist ein großer Erfolg gelungen. Das drittgrößte Oberzentrum darf nicht abgehängt werden, sondern muss angebunden sein. Ich werde nicht müde zu betonen: Dieser Schritt ist für den nördlichen Landesteil historisch. Nach fast drei Jahrzehnten kommt Bewegung in die Sache. Dazu gehört unter anderem der Flensburger Innenstadtbahnhof – für die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt.
Aber wir müssen weiterdenken. Der Innenstadtbahnhof darf kein isoliertes Projekt sein. Er muss Teil eines leistungsfähigen Systems sein. Hier haben wir als SSW maßgeblich Ideen und Pläne geliefert. Daher sage ich: Die Reaktivierung des Bahnhofs in Flensburg-Weiche und die Einrichtung eines Fernverkehrshaltes, getragen durch Gelder der Stadt Flensburg, sind die folgerichtige Entscheidung.

Auf der Angebotsseite begrüßen wir die baldige Umsetzung der Verlängerung des RE7 nach Tinglev. Hier wird wenigstens im Nahverkehr der nördliche Landesteil an Süddänemark angeschlossen.

Das größte Projekt an der Westküste ist die Marschbahn. Die Schritte der Elektrifizierung sind eingeplant, hierzu stehen wir. Den Korridor auch in Verknüpfung mit den dänischen Trassen zu sehen, darauf werden wir in Zukunft unser Hauptaugenmerk legen. Die Verbindung von Esbjerg nach Hamburg wird strategisch anders in den Blick zu nehmen sein. Wir haben

lange gefordert, auch die Sanierung – vor allem der Weichentechnik – konsequent anzugehen, denn das ist allzu oft der Grund für Verspätungen oder Ausfälle. Hieran müssen sich alle Maßnahmen messen lassen. Denn an der Bahnsteigkante oder in den Zügen müssen die Menschen spüren: Unser Bahnverkehr funktioniert.

Im Norden wird es einige Verbindungen mehr geben, durch das Flügelkonzept des RE74 zwischen Jübek und Flensburg. Schön wäre es, wenn es auch von Husum nach Flensburg oder Kiel gelten würde. Unser Augenmerk werden wir mit dem LNVP auch auf die RB73 richten, die von Eckernförde nach Kappeln verlängert werden soll und gleichzeitig einen Flügel nach Flensburg ermöglichen kann.

Die Regio-S-Bahn Kiel mit den Planungen Richtung Eckernförde klingt sehr gut. Darauf freut sich die Region. Wird es denn umgesetzt?
Die Umsetzung ist der größte Knackpunkt. Es werden viele Erwartungen geweckt, die sich zum Beispiel bei den Stationsöffnungen in den letzten fünf Jahren nicht erfüllt haben oder bei der Verknüpfung mit den Busverkehren. Daran werden die Menschen Sie messen. Denn sie wollen von A nach B kommen. Das muss gewährleistet werden.