



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Entwicklung der Pünktlichkeit der Bahnlinien in Schleswig-Holstein seit 2017

1. Wie haben sich die jährlichen Pünktlichkeitsquoten der im SPNV des Landes Schleswig-Holstein verkehrenden Bahnlinien seit 2017 entwickelt (bitte für jedes Kalenderjahr und jede Linie tabellarisch in Prozent darstellen)?

Antwort:

Eine Darstellung der Pünktlichkeit nach Jahren und Linien ist in der Anlage 1 beigelegt. Zudem weist die Landesregierung darauf hin, dass die Entwicklung der Pünktlichkeit für das gesamte Land sowie für die einzelnen Bahnlinien monatlich auf der Internetseite der NAH.SH veröffentlicht werden.

2. Wie haben sich seit 2017 die durchschnittlichen Zugausfälle der einzelnen Bahnlinien entwickelt (bitte jährlich sowie jeweils als Anteil an allen planmäßigen Fahrten darstellen)?

Antwort:

Sofern die Zugausfälle ohne Ersatzverkehr gemeint sind, ist eine Darstellung

der Ausfälle nach Jahren und Linien ist in der Anlage 2 beigefügt. Auch diese Zahlen werden regelmäßig von der NAH.SH ausgewertet und die Werte für das gesamte Land sowie für die einzelnen Bahnlinien monatlich auf der Internetseite der NAH.SH veröffentlicht.

3. Welche Ursachen waren nach Kenntnis der Landesregierung seit 2017 jeweils maßgeblich für die Unterschreitung der vereinbarten Pünktlichkeitsziele auf den einzelnen Bahnlinien (bitte nach Linien und wesentlichen Ursachen, z. B. Infrastruktur, Fahrzeugverfügbarkeit, Personal, Baustellen oder externe Einflüsse aufschlüsseln)?

Antwort:

Eine Darstellung hierzu liegt der Landesregierung nicht vor. Eine detaillierte Aufteilung der Verspätungsursachen nach Linien und Jahren wäre nach Angaben der NAH.SH nur mit erheblichem Analyseaufwand möglich. Über alle Linien in Schleswig-Holstein zeigt sich nach Angaben der NAH.SH jedoch ein weitgehend einheitliches Bild: Etwa drei Viertel der Verspätungen entstehen durch Infrastrukturestörungen, Baumaßnahmen und Zugfolgeeffekte. Das verbleibende Viertel entfällt zu ungefähr gleichen Teilen auf fahrzeugbedingte Ursachen, verkehrliche Durchführung der Verkehrsunternehmen sowie externe Einwirkungen.

4. Für welche Bahnlinien wurden seit 2017 aufgrund unzureichender Pünktlichkeit oder hoher Zugausfälle Vertragsstrafen, Maluszahlungen oder sonstige finanzielle Sanktionen gegenüber den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen verhängt (bitte jährlich und nach Linien darstellen)?

Antwort:

Seit 2017 wurden in allen Verkehrsverträgen bei Unterschreiten der Pünktlichkeitsziele oder bei Zugausfällen die im Verkehrsvertrag vorgesehenen Minderungen geltend gemacht. Darüber hinaus wurden für außergewöhnliche Schlechtleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen je nach Anwendungsfall zusätzliche Minderungen oder Vertragsstrafen verhängt. Eine Zuordnung zu einzelnen Linien ist nach Angaben der NAH.SH nicht möglich, da die Qualitätsbewertung und Abrechnung regelmäßig auf Ebene des jeweiligen Verkehrsvertrages beziehungsweise Netzes erfolgt, das mehrere Linien umfassen kann.

5. Welche Maßnahmen wurden seit 2017 zur Verbesserung der Pünktlichkeit auf den einzelnen Bahnlinien ergriffen beziehungsweise sind derzeit vorgesehen, und welche Auswirkungen auf die Pünktlichkeitsentwicklung erwartet die Landesregierung hiervon?

Antwort:

In erster Linie sind die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Durchführung eines verlässlichen und pünktlichen Bahnbetriebs verantwortlich. Die NAH.SH wirkt durch die Ausgestaltung der Verkehrsverträge und das laufende Qualitätsmanagement auf eine Verbesserung der Betriebsqualität hin.

Im Netz West wurden in den letzten Jahren verschiedene betriebliche Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere der seit Dezember 2021 eingeführte Flexstart in Westerland zur besseren Nutzung verfügbarer Trassen sowie Dispositionsvereinbarungen für eine flexiblere Betriebsführung. Zur weiteren Stabilisierung des Betriebs im Netz West ist ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 ein Trassentausch zwischen Regionalverkehr und Autozugverkehren vorgesehen. Dies bedeutet, dass ein Puffer von 15 Minuten südlich des eingleisigen Engpasses Niebüll – Klanxbüll (voraussichtlich im Bahnhof Niebüll) in den Fahrplan eingearbeitet wird. Dies soll dazu beitragen, Verspätungen abzubauen und die Verspätungsübertragung („*Folgverspätungen*“) zu minimieren. Eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit im Netz West wird von der NAH.SH erst mit der Elektrifizierung der Marschbahn sowie dem zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll bzw. Morsum und Tinum erwartet. Nach deren Realisierung verbleiben weiterhin die eingleisigen Abschnitte zwischen Bredstedt und Hattstedt sowie an der Husumer Hafenbrücke und Eiderbrücke.

Ein wesentlicher Schwerpunkt im Netz Mitte Los A (Strecken Hamburg–Kiel und Hamburg–Flensburg) lag auf der Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -stabilität. Aufgrund von Engpässen bei den eingesetzten Fahrzeugen der Baureihe ET 445 wurden von der DB Regio im Jahr 2023 und 2024 Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrzeugumlaufs umgesetzt.

Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme von erixx Holstein im Dezember 2022 kam es zu erheblichen Qualitätsproblemen, die zu zahlreichen Zugausfällen und Verspätungen führten. Ursache waren insbesondere Engpässe bei der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit. Die NAH.SH hat die vertraglich vor-

gesehenen Qualitätsregelungen angewendet und mit dem Unternehmen Maßnahmen erarbeitet.

Ein Teil der Verspätungen ist auf den schlechten Zustand und die mangelnde Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen. In den vergangenen Jahren haben sich die hohe Auslastung einzelner Streckenabschnitte und die umfangreichen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen negativ auf die Betriebsqualität ausgewirkt. Diese Maßnahmen werden auch in den nächsten Jahren andauern. Insbesondere die Verbindungsbahn in Hamburg wird jedoch auch langfristig ein Nadelöhr für die Regionalzüge in Schleswig-Holstein bleiben, sofern der Bund hier keine Ausbaumaßnahmen ergreift. Die hier entstehenden Verspätungen wirken sich direkt auf die Linien RE 7, RE 70, RB 61 und RB 71 aus und indirekt auch auf die Linie RE 6.

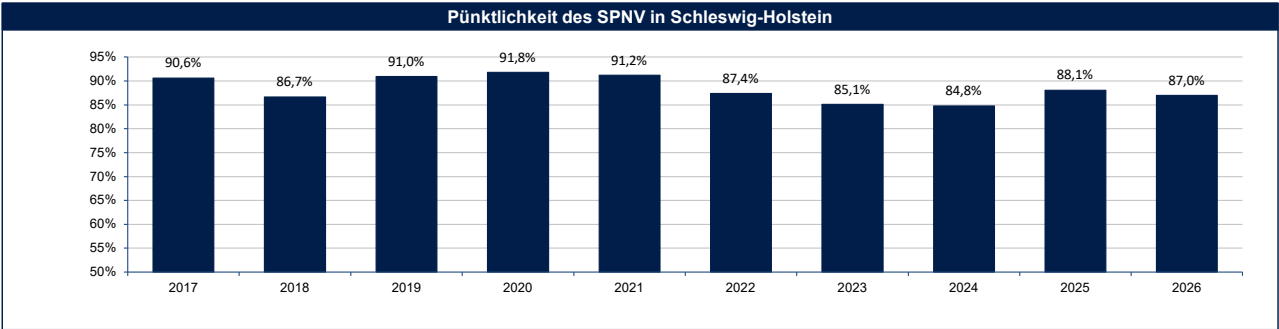
Die Strecken Hamburg – Kiel und Neumünster – Flensburg sind zudem durch die unterschiedlichen Verkehrsarten stark ausgelastet, gleiches gilt für die Strecke Hamburg – Lübeck. Nach Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ist bei der Strecke Hamburg – Lübeck eine noch stärkere Streckenauslastung als heute zu erwarten. Auf der Strecke Neumünster–Flensburg liegt eine lange Blockteilung vor, die zu Folgeverspätungen zwischen den Verkehrsarten führt. Eine gesamthafte Darstellung der möglichen Qualitätsverbesserungsmaßnahmen seitens der DB InfraGO liegt der Landesregierung nicht vor.

Eine geringere Störungsintensität auf dem Abschnitt zwischen Hamburg und Elmshorn könnte sich durch das ESTW Hamburg-Eidelstedt ergeben. Dieses Stellwerk soll nach Angaben der DB InfraGO die Steuerung des Zugverkehrs im Abschnitt zwischen Hamburg-Eidelstedt und Tornesch umfassen. Eine Gesamtinbetriebnahme ist nach den derzeit veröffentlichten Angaben der DB InfraGO jedoch frühestens im Jahr 2029 zu erwarten. Bis dahin sollen auch die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Hamburg-Altona andauern. Die Landesregierung geht davon aus, dass es hierfür immer wieder zu Sperrungen kommen wird. Bereits heute ist die Verfügbarkeit der Trassen zum bisherigen Bahnhof Hamburg-Altona eingeschränkt.

Pünktlichkeit Jahreswerte Linien

	Linie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Mittelwert ²⁾
West	RE 6 Westerland - Hamburg (Altona)	79,6%	71,3%	82,6%	84,6%	81,9%	79,8%	77,5%	76,5%	77,8%	78,1%	79,0%
	RB 61 Itzehoe - Hamburg (Hbf)	87,1%	86,1%	90,8%	89,9%	90,9%	86,0%	82,1%	79,3%	80,3%	83,2%	85,6%
	RB 62 Heide - Itzehoe	90,4%	86,6%	92,8%	91,7%	92,2%	90,0%	82,6%	82,4%	82,8%	84,2%	87,6%
	RB 63 Büsum - Neumünster	96,7%	96,0%	96,9%	91,7%	92,2%	97,1%	94,6%	82,4%	97,8%	98,1%	94,3%
	RB 64 St.-Peter-Ording - Husum	98,8%	97,7%	98,4%	98,6%	98,9%	98,0%	96,0%	96,5%	96,8%	96,1%	97,6%
	RB 65 Niebüll - Dagebüll	92,1%	92,7%	90,6%	93,0%	89,2%	89,0%	90,0%	89,2%	80,2%	87,1%	89,3%
	RB 66 Tönder - Niebüll	98,9%	98,8%	99,1%	99,1%	98,6%	98,7%	96,9%	98,5%	97,5%	98,2%	98,4%
Mitte	RE 7 Flensburg - Hamburg (Hbf)	84,3%	75,5%	83,5%	83,2%	84,2%	77,0%	70,6%	74,9%	77,9%	76,4%	78,8%
	RE 70 Kiel - Hamburg (Hbf)	86,5%	75,3%	83,8%	84,6%	84,0%	77,4%	69,4%	72,7%	75,9%	75,1%	78,5%
	RB 71 Wrist - Hamburg-Altona	91,3%	87,7%	92,9%	92,2%	92,1%	87,6%	83,0%	85,2%	89,8%	85,1%	88,7%
	RB 72 Flensburg - Kiel	93,1%	87,1%	92,9%	93,8%	96,1%	92,6%	95,7%	97,0%	97,5%	96,6%	94,2%
	RB 73 Eckernförde - Kiel	94,6%	90,7%	95,8%	95,3%	96,6%	96,3%	96,0%	95,1%	96,9%	95,4%	95,3%
	RE 74 Husum - Kiel	94,8%	91,7%	94,2%	94,7%	95,4%	93,4%	92,1%	88,8%	94,1%	92,8%	93,2%
	RB 75 Rendsburg - Kiel	94,1%	90,3%	93,5%	94,9%	95,4%	94,5%	98,7%	88,5%	97,5%	92,9%	94,0%
Ost	RB 76 Schönkirchen/Oppendorf - Kiel	96,5%	87,1%	97,4%	97,7%	98,4%	-	94,7%	95,4%	96,5%	95,0%	95,5%
	RB 77 Kiel - Neumünster	89,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,8%
	RE 8 Lübeck - Hamburg (Hbf)	91,4%	91,6%	91,9%	93,5%	88,3%	88,4%	89,0%	91,6%	90,6%	93,1%	90,9%
	RE 80 Lübeck - Hamburg (Hbf)	89,1%	88,5%	89,3%	92,8%	90,6%	90,6%	90,5%	92,4%	92,3%	87,0%	90,3%
	RB 81 Bad Oldesloe - Hamburg (Hbf)	94,0%	92,8%	94,2%	94,3%	92,3%	93,2%	90,3%	91,1%	95,5%	89,0%	92,7%
	RB 82 Neumünster - B. Oldesloe	94,3%	94,0%	96,2%	97,5%	96,9%	93,2%	91,1%	91,8%	95,4%	94,6%	94,5%
	RE 83 Kiel - Lübeck	93,6%	90,8%	92,9%	94,1%	92,7%	88,6%	80,8%	86,4%	90,9%	92,9%	90,4%
Süd	RE 83 Lübeck - Lüneburg	95,2%	92,8%	95,9%	95,9%	94,8%	81,6%	80,8%	86,4%	90,9%	92,9%	90,7%
	RB 84 Kiel - Lübeck	95,9%	94,6%	96,1%	96,3%	87,9%	91,7%	87,7%	91,7%	94,8%	94,2%	93,1%
	RB 85 Puttgarden - Lübeck	94,9%	93,5%	93,7%	97,4%	96,9%	92,9%	94,3%	96,2%	96,1%	96,6%	95,3%
	RB 86 Travemünde - Lübeck	97,7%	96,3%	96,2%	96,6%	86,9%	83,4%	89,4%	94,0%	97,7%	97,0%	93,5%
	RE 1 Hamburg (Hbf) - Büchen	92,4%	93,4%	91,7%	91,7%	87,3%	92,1%	-	-	-	-	91,4%
	RE 1 Hamburg (Hbf) - Schwerin ³⁾	84,3%	87,0%	89,1%	91,7%	87,3%	80,3%	81,5%	69,8%	79,8%	80,8%	83,2%
	RB 11 Aumühle - Büchen	97,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97,5%
	RE 2 Lübeck - Bad Kleinen	-	-	-	-	-	-	-	-	75,0%	82,9%	79,0%
	RE 4 Lübeck - Bad Kleinen ³⁾	96,9%	97,2%	98,3%	98,2%	95,6%	92,2%	88,9%	90,0%	91,0%	96,5%	94,5%
	A 1 Ulzburg Süd - Eidelstedt	97,8%	97,5%	95,8%	97,6%	97,2%	95,6%	97,8%	98,8%	97,2%	94,4%	97,0%
	A 2 Neumünster - Norderstedt	98,1%	98,4%	98,6%	98,9%	99,1%	98,2%	97,4%	96,7%	95,7%	86,5%	96,8%
	A 3 Elmshorn - Ulzburg Süd	99,0%	98,7%	99,2%	99,6%	99,0%	98,9%	98,6%	98,5%	98,1%	93,4%	98,3%
	Mittelwert ¹⁾	90,6%	86,7%	91,0%	91,8%	91,2%	87,4%	85,1%	84,8%	88,1%	87,0%	88,4%

1) Gewichtet anhand der Zug-km
2) Pünktlichkeitswerte für 2026 bis Mai vollständig
3) Aufgrund der Baumaßnahme zwischen Hamburg und Berlin zwischen August 2025 und Mitte Mai 2026 Ersatz durch RE 2



Ausfälle Jahreswerte Linien (Kein Ersatzverkehr geleistet)

Linie	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Mittelwert ²⁾	
West	RE 6 Westerland - Hamburg (Altona)	1,9%	2,8%	2,2%	2,4%	3,3%	2,6%	3,1%	5,1%	3,1%	5,2%	3,2%
	RB 61 Itzehoe - Hamburg (Hbf)	1,1%	1,1%	0,6%	0,3%	1,2%	0,5%	0,6%	0,7%	0,6%	1,4%	0,8%
	RB 62 Heide - Itzehoe	2,0%	2,7%	0,5%	0,8%	0,7%	1,6%	3,0%	4,5%	2,3%	3,7%	2,2%
	RB 63 Büsum - Neumünster	0,6%	0,8%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,5%	0,3%	1,0%	0,4%	
	RB 64 St.-Peter-Ording - Husum	0,3%	1,0%	0,4%	0,1%	1,4%	1,1%	2,1%	0,4%	0,3%	0,4%	0,8%
	RB 65 Niebüll - Dagebüll	0,1%	0,0%	0,0%	2,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,3%
	RB 66 Tønder - Niebüll	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,1%	0,6%	0,0%	0,0%	0,7%	0,2%
Mitte	RE 7 Flensburg - Hamburg (Hbf)	3,3%	6,9%	2,8%	4,3%	5,5%	4,4%	6,3%	6,6%	6,3%	5,7%	5,2%
	RE 70 Kiel - Hamburg (Hbf)	1,3%	1,6%	1,4%	1,8%	1,7%	5,9%	2,8%	3,9%	3,9%	8,8%	3,3%
	RB 71 Wrist - Hamburg-Altona	1,2%	1,5%	1,1%	0,6%	0,7%	1,1%	1,2%	1,4%	1,9%	1,6%	1,2%
	RB 72 Flensburg - Kiel	0,8%	1,0%	0,5%	0,5%	2,0%	1,4%	1,6%	0,5%	0,4%	0,6%	0,9%
	RB 73 Eckernförde - Kiel	1,4%	4,3%	1,7%	2,3%	3,9%	2,7%	1,3%	0,5%	0,5%	0,4%	1,9%
	RE 74 Husum - Kiel	0,9%	0,4%	0,4%	0,7%	1,4%	1,1%	1,3%	0,6%	0,3%	0,4%	0,8%
	RB 75 Rendsburg - Kiel	0,6%	1,0%	20,4%	7,2%	2,8%	2,7%	1,9%	0,4%	0,6%	0,9%	3,9%
	RB 76 Schönkirchen/Oppendorf - Kiel	2,1%	3,8%	4,6%	4,4%	6,7%	0,0%	2,0%	1,3%	1,1%	0,9%	2,7%
RB 77 Kiel - Neumünster	2,1%	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2,1%	
Ost	RE 8 Lübeck - Hamburg (Hbf)	0,7%	0,8%	0,8%	0,9%	1,0%	0,7%	1,9%	3,8%	1,8%	2,5%	1,5%
	RE 80 Lübeck - Hamburg (Hbf)	1,6%	2,6%	1,7%	1,2%	2,3%	1,1%	2,8%	4,2%	1,7%	2,2%	2,1%
	RB 81 Bad Oldesloe - Hamburg (Hbf)	2,0%	2,7%	2,8%	4,4%	2,2%	1,4%	14,0%	4,1%	5,2%	6,1%	4,5%
	RB 82 Neumünster - B. Oldesloe	0,6%	0,7%	0,1%	0,1%	0,5%	0,3%	0,3%	0,5%	0,2%	0,5%	0,4%
	RE 83 Kiel - Lübeck	0,5%	1,0%	0,6%	2,2%	2,6%	1,3%	7,3%	2,5%	1,1%	0,8%	2,0%
	RE 83 Lübeck - Lüneburg	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	1,6%	1,0%	7,3%	2,5%	1,1%	0,8%	1,5%
	RB 84 Kiel - Lübeck	0,7%	1,0%	0,4%	0,8%	2,1%	1,5%	5,5%	1,4%	1,4%	0,7%	1,6%
	RB 85 Puttgarden - Lübeck	1,0%	0,4%	0,1%	0,2%	2,0%	0,8%	2,4%	3,5%	1,6%	1,5%	1,4%
RB 86 Travemünde - Lübeck	0,3%	0,8%	0,7%	1,1%	1,8%	1,7%	3,5%	–	1,4%	1,5%	1,4%	
Süd	RE 1 Hamburg (Hbf) - Büchen	0,9%	0,8%	2,0%	–	–	–	–	–	–	–	1,2%
	RE 1 Hamburg (Hbf) - Schwerin	1,5%	1,0%	0,6%	2,5%	2,5%	3,3%	3,8%	6,5%	3,3%	15,5%	4,1%
	RB 11 Aumühle - Büchen	3,0%	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3,0%
	RE 2 Lübeck - Bad Kleinen	–	–	–	–	–	–	–	–	2,3%	1,5%	1,9%
	RE 4 Lübeck - Bad Kleinen	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	1,1%	0,8%	1,7%	2,3%	0,7%	–	0,8%
	A 1 Ulzburg Süd - Eidelstedt	0,3%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%	7,1%	0,7%	0,4%	1,1%	1,0%
	A 2 Neumünster - Norderstedt	0,2%	0,1%	0,5%	0,1%	0,1%	0,8%	1,2%	1,7%	0,2%	0,7%	0,6%
	A 3 Elmshorn - Ulzburg Süd	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,9%	1,1%	0,4%	0,2%	0,4%	0,4%
Mittelwert ¹⁾	1,3%	2,0%	1,5%	1,7%	2,2%	2,0%	3,8%	2,9%	2,1%	2,8%	2,2%	

1) Gewichtet anhand der Zug-km
2) Ausfallwerte für 2026 bis Mai vollständig
3) Aufgrund der Baumaßnahme zwischen Hamburg und Berlin zwischen August 2025 und Mitte Mai 2026 Ersatz durch RE 2

