

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/6066

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christian Dirschauer, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:
Frau Vizepräsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Silke Seemann
Berliner Platz 2
24103 Kiel

über das
Finanzministerium des
Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 05.02.2026
gez. Staatssekretär Oliver Rabe

11. Dezember 2025

Information über den aktuellen Sachstand des Projekts Kiel – Lübeck (Baustufe 2a, Ausbau zwischen Kiel und Preetz)

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

mit diesem Schreiben möchte ich Sie über den aktuellen Sachstand zum Ausbauvorhaben Kiel – Lübeck (Baustufe 2a, Ausbau zwischen Kiel und Preetz) informieren.

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Kiel – Lübeck ist in mehreren Stufen durch die DB InfraGO in erster Linie mit Bundesmitteln und zu einem kleineren Teil mit Landesmitteln vorgesehen. Die erste Baustufe konnte bereits im Jahr 2010 abgeschlossen werden. Mit dieser konnten insbesondere die Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Preetz – Ascheberg auf bis zu 140 km/h erhöht werden sowie der Kreuzungsbahnhof Kiel-Elmschenhagen sowie die Bahnsteiganlagen in Plön neu gebaut werden. Mit der **Baustufe 2a** ist nun im nächsten Schritt der Ausbau zwischen Kiel und Preetz geplant. Dieser ermöglicht die Einführung einer neuen Regionalbahn (RB), die stündlich zwischen Kiel und Preetz verkehrt und die drei neuen Verkehrsstationen Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord, sowie Preetz Krankenhaus bedienen soll. Die neue RB ermöglicht auch eine Beschleunigung des zweiten stündlichen Zuges Kiel – Lübeck (die derzeitige RB84, die dann als Regionalexpress (RE) 84 geführt werden soll).

Das Projekt hat sich in den vergangenen Jahren insbesondere aufgrund von Verzögerungen bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens deutlich verspätet: 2016 wurde noch von einer Inbetriebnahme Ende 2018 ausgegangen, mittlerweile geht die DB InfraGO, von einer Fertigstellung und der Aufnahme des Eisenbahnbetriebs entsprechend des neuen Konzepts von Ende 2027 aus. In der im Jahr 2025 zwischen der DB InfraGO und dem Land Schleswig-Holstein geschlossenen Kooperationsvereinbarung wurde vereinbart, dass das Vorhaben seitens der DB InfraGO priorisiert umgesetzt werden soll.

Das Planfeststellungsverfahren steht nun erfreulicherweise vor dem Abschluss: Für den ersten von zwei Abschnitten wurde der Planfeststellungsbeschluss bereits erlassen. Für den zweiten Abschnitt rechnet die DB InfraGO derzeit mit einem Beschluss bis Ende des ersten Quartals 2026.

Die Bauarbeiten sollen für beide Planfeststellungsabschnitte gebündelt im Zeitraum 06/2027 bis 12/2027 durchgeführt werden. Bereits im Sommer 2026 sind bauvorbereitende Maßnahmen im 1. Planfeststellungsabschnitt vorgesehen.

Zur Finanzierung der Maßnahme wurde im Jahr 2019 eine Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein, vertreten durch die NAH.SH GmbH, der DB Netz AG sowie der DB Station&Service geschlossen. Diese Vereinbarung ging beim Planungs- und Preisstand vom 06.03.2019 von Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme in Höhe von voraussichtlich 37,071 Mio. €. Die Landesbeteiligung war damals auf 1,375 Mio. € veranschlagt worden.

Die DB InfraGO hat das Land Schleswig-Holstein inzwischen darüber informiert, dass die Gesamtkosten mittlerweile auf rund 70 Mio. € gestiegen sind und wie folgt aufgeteilt werden sollen:

Finanzierung durch:	Kosten (Preisstand 03/2019)	Kosten (Preisstand 07/2025)
Bundesmittel (LuFV ¹)	18,500 Mio. €	18,500 Mio. €
Bundesmitte (LuFV, Anlage 8.7 ²)	16,987 Mio. €	46,118 Mio. €
Land Schleswig-Holstein	1,375 Mio. €	4,801 Mio. €
Kostenanteile Dritte (EKrG)	0,208 Mio. €	0,339 Mio. €
Gesamtkosten	37,07 Mio. €	69,76 Mio. €

Als Gründe für die Kostensteigerungen benennt DB InfraGO insbesondere die in den vergangenen Jahren erheblich gestiegenen Baupreise infolge der Corona-Pandemie, des Kriegs in der Ukraine sowie allgemeiner Tarif- und Lohnsteigerungen.

Der Kostenanteil des Landes Schleswig-Holstein ist dabei überproportional im Vergleich zu den Gesamtkosten gestiegen. Aufgrund der Finanzierungsmechanismen der Anlage 8.7 zur LuFV trägt das Land vor allem die Kosten für den Rückbau und die Entsorgung. Hier sind neben den allgemeinen Baupreissteigerungen einige spezifische Kostensteigerungen aufgetreten. Dies betrifft z.B. den sehr aufwendigen Rückbau einer Natursteinmauer im engen Gleisvorfeld des Kieler Hauptbahnhofes.

Die Kostensteigerungen haben keine Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung dieses Projektes bei der DB InfraGO bzw. beim Bund, da für Projekte dieser Art keine Nutzen-Kosten-Untersuchung sondern die einfache Betrachtung eines Grenzwertes (in diesem Fall: über 1.000 Reisende/je km-Betriebslänge/Werktag) ausreichend ist. Dieser Grenzwert wird zwischen Kiel und Preetz weit überschritten.

Es ist beabsichtigt, den Landesanteil aus dem schleswig-holsteinischen Anteil des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität zu finanzieren und gemäß aktuellem Planungsstand mit rund 4 Mio. € im Jahr 2027 und rund 0,8 Mio. € im Jahr 2028 auszubezahlen. Die entsprechende Veranschlagung soll bedarfsgerecht im Haushalt 2027 beim Titel 1606.20.891 09 erfolgen.

Mit einer Gesamtsumme des Landes in Höhe von ca. 4,8 Mio. € können erhebliche Verbesserungen auf der Verbindung zwischen den beiden größten Städten Schleswig-Holsteins, Kiel und Lübeck, erzielt werden:

- Die bisherige RB-Linie Kiel – Lübeck kann um etwa 15 Minuten beschleunigt werden und künftig als RE 84 verkehren.
- Zusätzlich wird eine dritte Zugleistung pro Stunde zwischen Kiel und Preetz eingeführt, die die drei neuen Stationen Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord

1 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV): regelt die finanziellen Mittel, die der Bund den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB InfraGO) für den Erhalt und die Verbesserung der Schienenwege zur Verfügung stellt.

2 Die Anlage 8.7 zur LuFV definiert die Finanzierungs- und Durchführungsregelungen für Investitionsmaßnahmen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

und Preetz Krankenhaus bedienen soll.

Auch unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen bleiben die mit dem Ausbau verbundenen verkehrlichen Vorteile sehr hoch. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrgastzahlen noch einmal deutlich steigen werden (z.B. im Abschnitt Kiel – Preetz: heute durchschnittlich ca. 4.500 Fahrgäste/Tag; nach Realisierung der Baustufe 2A und Einführung der neuen RB-Verbindung durchschnittlich ca. 5.500 Fahrgäste/Tag).

Das Land hat der Kostensteigerung aus den o.g. Gründen am 28.11.2025 zugestimmt und die DB InfraGO dazu aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren schnellstmöglich abzuschließen und die Umsetzung der Baumaßnahmen im Jahr 2027 sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen