

NAH.SH- Fahrplandialog 2020: Auswertung



NAH.SH

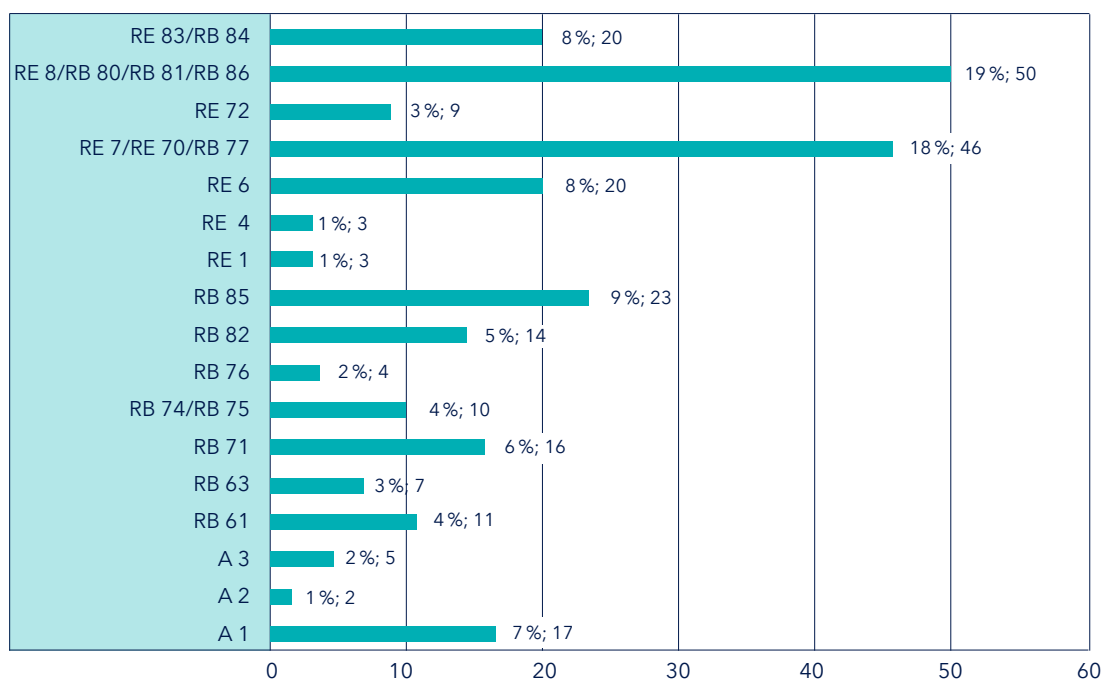
Fahrplandialog

1 Inhaltliche Auswertung

Im nachfolgenden Kapitel werden alle Kommentare inhaltlich ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Auch wenn an dieser Stelle nicht jeder eingegangene Vorschlag in seiner Gänze dargestellt und erläutert werden kann, wurden die Hauptdiskussionsstränge bestmöglich abgebildet. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Kommentare nach verschiedenen Unterthemen gegliedert (z. B. Ausstattung & Design, Taktung, Anschlüsse und Verbindungen, Bedienhäufigkeit, Auslastung, Haltestellen oder Linienführung). Kommentare zu Themen wie Tarifsystem, Fahrgastinformationen, Marketing und neue Linien wurden linienübergreifend ausgewertet.

Insgesamt wurde die Plattform 3.005 Mal aufgesucht. Das nachstehende Diagramm bietet einen schnellen Überblick über die Anzahl der Kommentare pro Diskussionsbereich. Insgesamt gab es 260 Beiträge im Fahrplandialog. Es zeigt sich, dass insbesondere bei den Linien, bei denen Änderungen angedacht sind, zahlreiche Kommentare eingingen. (RE 8/RE 80/RB 81/RB 86: 50 Kommentare; RE 7/RE 70/RB 77: 46 Kommentare; RB 85: 23 Kommentare). Auch bei der Linie A1 bestand mit 17 Kommentaren ein hoher Diskussionsbedarf.

Anzahl der Kommentare je Bahnlinie/Strecke



1.1 Linienübergreifende Beiträge

Linienübergreifend wurden folgende Themen angesprochen:

- Die Zuverlässigkeit und Verspätungen der Bahnen und damit immer wieder der Wunsch nach einer Aufstockung des Fuhrparks bzw. nach Konzepten bei Störungen und Ausfällen. Hier wurde häufig vorgeschlagen, vermehrt Verstärker einzusetzen oder Doppelstockwägen in den Betrieb aufzunehmen.

NAH.SH: Im Störungsfall sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen bemüht, möglichst schnell auf Störungen zu reagieren. Allerdings gleicht ein Störungsfall nie dem anderen, weshalb eine standardisierte Herangehensweise schwierig ist.

- Um der teilweise sehr hohen Auslastung vor allem in den Hauptverkehrszeiten, gerecht zu werden, wünschen sich die Teilnehmenden vor allem auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen. Hinsichtlich der Auslastung wurde von Pendler*innen häufig beklagt, dass 1. Klasse-Wagen meistens nicht ausgenutzt würden, während die 2. Klasse-Abteile stark nachgefragt seien. Mehrfach wurde der Vorschlag geäußert, über eine Reduzierung bzw. Öffnung der 1. Klasse-Abteile vor allem in Hauptverkehrszeiten, abzustimmen.

NAH.SH: Die 1. Klasse bietet Reisenden gegen die Zahlung eines moderaten Aufpreises die Möglichkeit, mit gehobenem Komfort zu reisen. Das Vorhandensein von zusätzlichem Platz ist dabei ein wichtiges Qualitätskriterium für die 1. Klasse. Ohne die höheren Fahrgeldeinnahmen der Reisenden in der 1. Klasse müssten für alle Fahrgäste die Preise steigen.

- Viele Teilnehmende haben den Wunsch auf die Bahn als Hauptverkehrsmittel zu wechseln, sehen es jedoch unter den gegebenen Umständen (noch) als unpraktikabel an. Dies wird mit der teilweise grobmaschigen Taktung der Linien und die damit verbundene verhältnismäßig lange Reisezeit begründet.

NAH.SH: Die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel kann leider systembedingt nicht alle individuellen Verkehrsbedürfnisse bedienen. Darüber hinaus sind der Ausweitung der Kapazitäten und des Fahrplanangebotes häufig enge finanzielle Grenzen gesetzt.

1.1.1 Tarifsystem

Teilnehmende des Fahrplandialogs sehen Handlungsbedarf bei den Ticketpreisen für Fahrräder. Es wird vorgeschlagen, die Kosten für eine Mitnahme nach gefahrener Strecke zu staffeln bzw. die Fahrradtickets für Kurzstrecken bis 50 km zu reduzieren. Darüber hinaus wünschen sich Teilnehmende die Bahncard wieder mit den bestehenden Tarifen kombinieren zu können. Dies sei aktuell nicht möglich.

1.1.2 Fahrgastinformation

Einige Dialogteilnehmer*innen wünschen sich gezieltere Informationen bei Störungen und Verspätungen der Bahnen. Alternativrouten sollten Fahrgästen besser kommuniziert werden, dazu zählten auch Busse, die nicht zum SEV zugeordnet sind.

Über inhaltliche Beiträge hinaus bemängelten einige Diskutanten die Transparenz in der Kommunikation des Fahrplandialogs durch die NAH.SH. Ihnen sei nicht klar, inwiefern die Hinweise der Nutzer*innen wirklich in die Planungen mit eingingen, da trotz dreier stattgefundener Fahrplandialogen keine merklichen Änderungen erkennbar seien.

NAH.SH: In der Vergangenheit waren viele Vorschläge des Fahrplandialogs von teilweise sehr grundsätzlichem Gehalt, was eine kurzfristige Umsetzung ausschloss. Ein Fahrplan mit seinen Anschlussbeziehungen ist ein oft über viele Jahre gewachsenes Konstrukt, auf das sich Fahrgäste in ihrer täglichen Routine eingestellt haben. Eine grundsätzliche Veränderung kann daher häufig erst nach einer ausführlichen Konsultation z. B. im Rahmen der Ausschreibung eines neuen Verkehrsvertrages alle 12 - 15 Jahre erfolgen.

Kurzfristig zu behebbende Probleme z. B. bei der Gestaltung von Anschlüssen können hingegen im Rahmen des Fahrplandialogs auch kurzfristig behoben werden.

Wir sind darum bemüht, hier jede Entscheidung zu erörtern und auch zu erklären, warum etwas nicht umsetzbar ist oder von uns für nicht weiterverfolgenswert erachtet wird.

Wir bitten um Verständnis, wenn Vorschläge nicht umgesetzt werden können. Das heißt nicht, dass die hier geäußerten Ideen sämtlich verloren wären. Vieles davon wird in den internen „Themenspeicher“

aufgenommen und mittelfristig erneut in die Abwägung zukünftiger Weiterentwicklungen wie z. B. dem Landesnahverkehrsplan genommen.

1.1.3 Neue Linien

Einige Teilnehmende wünschen sich eine Ost-West-Verbindung von Henstedt-Ulzburg nach Bad-Oldesloe, um lange Umwege über Hamburg Hbf zu vermeiden.

NAH.SH: Die Bahnstrecke Elmshorn – Bad Oldesloe wurde im Abschnitt Barmstedt – Bad Oldesloe seit 1973 im Personenverkehr nicht mehr bedient. Während der westliche Abschnitt zwischen Barmstedt und Henstedt-Ulzburg seit 1999 wieder durch die Linie A3 der AKN Eisenbahn GmbH im Stundentakt bedient wird, erscheint eine Wiederinbetriebnahme des östlichen Streckenabschnitts bis Bad Oldesloe aus heutiger Sicht kaum mehr möglich, da die Strecke abgebaut, entwidmet und vielfach überbaut wurde. Gleichwohl fehlt in der Tat eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit im Norden der Metropolregion Hamburg. Insbesondere unter dem Eindruck der zuletzt sehr aktiv geführten politischen Diskussion in Richtung Klimaschutz und Mobilitätswende lässt sich nicht ausschließen, dass eine solche mittelfristig planerisch zu konkretisieren ist.

1.1.4 Taktung

Aufgrund der hohen Auslastung der RB 61, vor allem von Montag bis Freitag, wird eine erhöhte Taktung gefordert.

NAH.SH: Eine weitere Verdichtung des Angebots in den Hauptverkehrszeiten ist aufgrund der hohen Auslastung der Strecke derzeit leider nicht möglich. Langfristig ist jedoch geplant, zusammen mit dem 3- bzw. 4-gleisigen Ausbau der Strecke Elmshorn – Pinneberg auch das Angebot dort deutlich erhöhen zu können.

1.1.5 Auslastung

Die Dialogteilnehmer*innen fordern eine Mehrfachtraktion aufgrund der hohen Auslastung des Zuges – nicht nur in den Sommermonaten. Dadurch seien längere Züge möglich, die die Platzkapazität sinnvoll erweitern könnten. Besonders ausgelastet seien die Züge vor allem in und um Hamburg z. B. ab der Haltestelle Hamburg Dammtor und den Haltestellen Tornesch und Pinneberg.

NAH.SH: Kurzfristig stehen leider weder zusätzliche Fahrzeuge zur Verlängerung der Züge bereit, noch gibt es Kapazitäten, um zusätzliche Züge auf die Strecke zu schicken. Mittelfristig ist aber beabsichtigt, verstärkt auch auf der Linie RB 61/71 Doppelstockzüge einzusetzen.

1.1.6 Haltestellen

Viele Dialogteilnehmende klagen über verpasste Anschlüsse in Hamburg, welche sich durch Verspätungen der RB 61 ergeben. Verspätungen können laut Diskussion vermieden werden, wenn eine Direktverbindung ohne Halt in Elmshorn eingesetzt würde.

NAH.SH: Leider kommt es aufgrund von Unregelmäßigkeiten immer wieder zu verpassten Anschlüssen. Wir erhoffen uns mittelfristig mit dem neuen Fernbahnhof Altona-Nord eine Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen dem Nahverkehr aus Schleswig-Holstein und den in Hamburg beginnenden Fernverkehrszügen.

1.2 RE 6/RB 62: Hamburg – Westerland

1.2.1 Ausstattung und Design

Über Silvester und in der Zeit zwischen Ostern und September wünschen sich einige Fahrgäste den RE 6 mit 10 Waggons. Außerdem kritisieren einige Fahrgäste die niedrige Fahrgeschwindigkeit und damit die lange Fahrzeit. Ein konkretes Beispiel war hier die Strecke zwischen Altona und St. Michaelisdonn mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 40 Minuten.

NAH.SH: Um alle Züge mit 10 Wagen zu fahren, sind nicht ausreichend Fahrzeuge vorhanden. Der Kauf weiterer Fahrzeuge würde nach unserer Einschätzung auch ein finanziell nicht zu rechtfertigendes Überangebot erzeugen. Gerade südlich von Niebüll ist mit Ausnahme weniger Spitzentage ein 6-Wagenzug fast immer ausreichend.

Eine Beschleunigung der Fahrzeit zwischen Hamburg und St. Michaelisdonn ist kurzfristig nicht möglich. Durch einen Verzicht auf den Umstieg in Itzehoe zwischen den Linien RB61 und RB 62 könnte jedoch die Fahrzeit etwas beschleunigt werden. Mittelfristig sind derartige Konzepte durchaus angedacht, eine Umsetzung scheidet jedoch bisher an der fehlenden Elektrifizierung nördlich von Itzehoe.

1.2.2 Taktung

Es wird gefordert, dass die gesamte Strecke im 30-Minuten-Takt bedient wird. Ein*e Teilnehmer*in wies darauf hin, dass ein 30-Minuten-Takt nach Husum und ein stündlicher Takt nach Hamburg in dem Fahrplan für 2030 vorgesehen ist, was begrüßt wird. Jedoch könnte die Taktung bereits kurzfristig auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt werden, indem die Route über Husum hinaus bis nach Itzehoe verlängert würde. Die Fahrzeit des RE 6 könnte verkürzt werden, wenn die RB 62 statt des RE 6 die Haltestellen Friedrichstadt und Lunden bedienen würde.

Außerdem wurde über das Zusammenspiel von Taktung und Zuverlässigkeit gesprochen. Es wurde vorgeschlagen, dass der RE 6 an die Taktung des RE 11029 angepasst werden sollte, um für eine höhere Verlässlichkeit ab Husum Richtung Süden zu sorgen. Ob es sich lohnt, die daraus resultierende Fahrzeitverlängerung von 15 Minuten in Kauf zu nehmen, wurde zwischen den Teilnehmer*innen diskutiert.

NAH.SH: Zwischen Niebüll und Westerland, teilweise ab Husum fahren die Züge in der Hauptverkehrszeit bereits im 30-Minuten-Takt. Südlich von Husum sinkt die Fahrgastnachfrage jedoch bis Itzehoe deutlich, sodass wir einen generellen 30-Minuten-Takt für nicht gerechtfertigt halten.

Die Fahrzeit der Marschbahnzüge berücksichtigt in Niebüll, Husum und Heide die Anschlüsse zu den abgehenden RB-Linien. Eine Beschleunigung der Marschbahn in diesem Abschnitt ist daher nur im Rahmen des Gesamtkontexts sinnvoll.

1.2.3 Anschlüsse/Verbindungen

Der Anschluss von der RB 62 zu dem aus Hamburg kommenden RE 6 in Itzehoe ist zwar garantiert, aber oft überfüllt. Eine weitere Verbindung wäre daher sehr wünschenswert. Der Anschluss in Niebüll zu den RB 66 und 65 ist wegen der Gleisordnung und Zeitplanung schwierig und sollte geprüft werden. Rund um Niebüll sowie auf der gesamten Strecke werden Ansagen zu den möglichen Busanschlüssen gefordert, um trotz Verspätungen pünktlich weiterkommen zu können. Außerdem ist der Anschluss zur RB 63 in Heide oft mit einer einstündigen Wartezeit verbunden. Die Züge sollten in diesem Fall besser miteinander kommunizieren, da oft nur wenige Minuten ausreichen würden, um den Anschlusszug zu erreichen. Als Alternative wurde eine

andere Gleisordnung in Heide vorgeschlagen: die RB 63 aus Büsum hält auf Gleis 4 und der RE 6 hält gegenüber auf Gleis 2.

NAH.SH: In Itzehoe ist wie geschildert der Anschluss zwischen RB 61 und RB 62 in den pendlerrelevanten Zeiten bis zu einer Verspätung von 30 Minuten sichergestellt.

In Heide wird der Anschluss zwischen RE 6 aus Hamburg und der RB 63 nach Büsum ebenfalls garantiert. Die DB Regio als Betreiber der Linie RE 6 ist im Falle von Verspätungen verpflichtet, für eine Weiterbeförderung von Fahrgästen nach Büsum per Taxi zu sorgen. Ein Tausch der Gleise ist in der beschriebenen Weise leider nicht möglich, da dies bedeuten würde, dass in der Gegenrichtung zusätzlich ein Bahnsteigwechsel erforderlich wird, was in der vorhandenen Zeit nicht mehr möglich wäre.

In Niebüll ist der Anschluss aus Richtung Hamburg an die Linie RB 66 nach Dänemark zumeist am selben Bahnsteig möglich. In der Gegenrichtung muss jedoch einmal der Bahnsteig gewechselt werden. Aufgrund der Gleisanordnung muss zur NEG Linie RB 65 nach Dagebüll über den Bahnhofsvorplatz umgestiegen werden. Eine Führung der NEG-Züge in den Bahnhof ist nur sehr umständlich möglich und würde genauso lange wie der Fußweg dauern.

1.2.4 Bedienhäufigkeit

Es wurde allgemein gefordert, dass Wilster, Burg, und St. Michaelisdonn häufiger bedient werden.

NAH.SH: Die stündlich verkehrende Linie RB 62 Itzehoe – Heide ist nach unserer Auffassung für das vorhandene Fahrgastaufkommen ausreichend. Aufgrund von Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr kommt es jedoch häufig zu Abweichungen des RB 62 von der Taktlage. Aufgrund der beschränkten Infrastruktur und faktisch nicht vorhandener Überholmöglichkeiten zwischen Heide und Itzehoe ist eine Optimierung jedoch nur schwer möglich.

1.2.5 Auslastung

Insgesamt wurde angemerkt, dass eine verbesserte Qualität der Taktung und der Züge für eine erhöhte Nachfrage sorgen würden. Durch einen 30-Minuten-Takt

würde die Bahnnutzung an Attraktivität gewinnen und mehr Menschen würden vom PKW auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen.

NAH.SH: siehe 1.2.1

1.2.6 Linienführung

Teilnehmende wünschen sich eine Zusammenlegung der RB 62 und RB 61 und im Zuge dessen ebenfalls eine Verlängerung bis zur Haltestelle Husum.

NAH.SH: Eine Verbindung der Linien RB 61 und RB 62 zu einer durchgehenden Linie Hamburg - Itzehoe - Heide wird von uns mittelfristig versucht umzusetzen. Bisher sind derartige Ideen jedoch immer an der fehlenden Elektrifizierung nördlich von Itzehoe gescheitert.

1.3 RE 1: Hamburg – Büchen - Schwerin

1.3.1 Taktung

Teilnehmer*innen befürworten die Veränderung der vergangenen Fahrplanänderung auf dieser Linie und bescheinigen, dass auch die Taktung um 2:20 Uhr von Hamburg Hbf. Richtung Büchen funktioniert und sinnvoll ist. Darüber hinaus solle über eine Verdichtung des Taktes am Abend nachgedacht werden, die Taktlücken seien teilweise sehr groß. Gewünscht wird hier ein 1-Stunden-Takt.

NAH.SH: Eine Systematisierung der Verkehre einhergehend mit einer Verkürzung der Abstände am Abend ist für die Neuvergabe der Verkehre ab Dezember 2025 vorgesehen.

Auch am Wochenende sollte es einen Frühzug (ab 4:00 Uhr) geben, damit am Wochenende berufstätige Personen Hamburg ohne Auto erreichen können.

NAH.SH: Ein derartiger Frühzug ist kurzfristig noch nicht umsetzbar. Für die Neuvergabe der Verkehre Büchen – Hamburg werden wir diese Idee jedoch erneut aufgreifen.

1.4 RB 64: Bad St. Peter-Ording – Husum

Im Rahmen des Fahrplandialogs 2020 gab es keine Hinweise zur Linie RB 64.

1.5 RE 7/RE 70: Flensburg/Kiel – Hamburg

1.5.1 Ausstattung und Design

Die Teilnehmer*innen befürworten längere Züge für den

RE 70 – besonders während der Stoßzeiten. Dies wird vor allem vor dem Hintergrund der oft überfüllten normalen und Twindexx-Wagen für sinnvoll erachtet. Als weitere Maßnahme zur Entlastung in den Hauptverkehrszeiten wird eine Reduzierung der 1. Klasse-Abteile vorgeschlagen, da diese nicht besonders nachgefragt seien.

NAH.SH: Eine Verlängerung der Züge ist in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der bereits komplett ausgenutzten Bahnsteiglängen in Hamburg Hbf leider nicht möglich. Die Vorhaltung eines 1. Klasse gibt Fahrgästen mit dem Wunsch nach zusätzlichem Komfort die Möglichkeit gegen die Zahlung eines Aufpreises etwas komfortabler zu reisen. Insbesondere im Zulauf auf Hamburg wird dieses Angebot von Pendlern auch rege genutzt, sodass wir auf die Möglichkeit der Nutzung einer 1. Klasse nicht verzichten wollen.

Es wurde auch über die Ausstattung der Züge mit speziellen Waggons für Fahrräder gesprochen. Laut einer Teilnehmer*in sei es generell wichtig, die Kapazitäten zu erhöhen, jedoch gerade im Sommer und an Feiertagen wäre mehr Platz für Fahrräder notwendig.

NAH.SH: Insbesondere am Wochenende kommen auf der Linie RE 70 auch Einfachtraktionen zum Einsatz. Bei diesen wird an wenigen Tagen im Jahr das Angebot an Fahrradstellplätzen manchmal knapp. Kurzfristig stehen jedoch nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung, um alle Züge mit Doppeltraktionen zu fahren.

Außerdem besteht der Wunsch nach mehr Akkutriebwagen und eine höhere Anzahl an Dispo-Zügen, um die Zuverlässigkeit der Strecke zu erhöhen.

NAH.SH: Zusätzliche Fahrzeuge sind kurzfristig leider nicht verfügbar.

1.5.2 Taktung

In der Diskussion um die Taktung der Linien RE 7 und RE 70 wurde mehrmals vorgeschlagen, den RE 7 durch weniger Halte zu beschleunigen, während der RE 70 überall halten könnte. Gegebenenfalls wäre eine Flügelung/Teilung des RE 70 in Neumünster sinnvoll, sodass es im Streckenabschnitt nach Flensburg zwei Züge pro Stunde gibt (30-Minuten Takt).

NAH.SH: Die Linien RE 70 und RE 7 sollen zwischen

Hamburg und Kiel ähnliche Fahrzeiten haben, sodass beide Linien gleich attraktiv für Fahrgäste sind und sich die Fahrgastströme möglichst gleichmäßig auf beide Züge verteilen. Daher werden die kleineren Zwischenhalte gleichmäßig auf beide Linien verteilt, sodass die Gesamtreisezeit beider Linien möglichst identisch bleibt. Für einen 30-Minuten-Takt von Neumünster nach Flensburg sehen wir derzeit keine ausreichende Nachfrage.

Zusätzlich wurde ein 20-Minuten-Takt zwischen Neumünster und Kiel durch eine zusätzliche Regionalbahn mit Halt in Einfeld, Bordesholm und Flintbek vorgeschlagen. Jedoch zweifeln die Teilnehmer*innen daran, dass in kurzer Zeit neue Fahrzeuge angeschafft werden können. Alternativ wird vorgeschlagen, den RB 71 nach Neumünster zu verlängern, um eine höhere Taktung zu ermöglichen.

NAH.SH: Derzeit sind keine zusätzlichen Fahrzeuge für eine Taktverdichtung verfügbar. Mittelfristig gibt es jedoch Überlegungen durch einen weiteren Zug pro Stunde das Angebot auszubauen.

1.5.3 Anschlüsse/Verbindungen

Über Schwierigkeiten mit Verbindungen aufgrund von Verspätungen oder des Taktes wurde im Dialog viel diskutiert. Laut der Teilnehmer*innen gäbe es insbesondere für die Strecke zwischen Hamburg und Neumünster bzw. Kiel, Verbesserungsbedarf. Hier wurden drei Probleme vorgestellt und mögliche Lösungen vorgeschlagen:

Seit der Umstellung im Dezember 2019 steht der Kieler Zugteil des RE 7 hinten. Diese Umstellung hat zur Folge, dass der Zug in Kiel nun 3 Minuten später als vorher ankommt. Abends und in der Nacht ist der Anschluss an den Busverkehr nicht zu schaffen, da der Zug um 23:03 ankommt und die Busse um 23:05 fahren – mit einer Taktung von erst 30 Minuten und dann 1 Stunde.

Laut der Teilnehmer*innen gäbe es zwei Lösungen: entweder mit Absprache der KVG die Busse auf einen etwas späteren Takt zu stellen oder den Kieler Zugteil wieder nach vorne zu bringen, um eine Ankunftszeit um 22:57 zu ermöglichen.

NAH.SH: Die Umstellung des Zugteils wurde vorge-

nommen, um mehr zeitlichen Puffer an anderer Stelle zu generieren und die Pünktlichkeit zu erhöhen. Darüber hinaus hat der RE um diese Uhrzeit wegen Fernverkehrsanschlüssen in Hamburg eine um 3 Minuten spätere Abfahrtszeit. Aus diesen Gründen können die Fahrzeiten leider nicht angepasst werden. Wir sind mit der KVG in Gesprächen, ob die Abfahrtszeiten in Kiel angepasst werden können. Ein Ergebnis steht jedoch noch aus.

Die Anschlüsse an die Züge aus Bad Oldesloe/Bad Segeberg (RB 82) in Neumünster sind bei Verspätungen von 2-5 Minuten nicht zu erreichen. Ein*e Teilnehmer*in wünscht eine Anpassung der Abfahrtszeiten des RE 7 in Neumünster sowie der Ankunftszeiten des RB 82.

NAH.SH: Die Anschlüsse zwischen RB 82 und RE 7 in Neumünster sind so geplant, dass mit geringer Umsteigezeit ein Anschluss hergestellt werden kann. Im Falle von Verspätungen sollen die Züge Richtung Kiel drei Minuten warten.

Am Hamburger Hauptbahnhof bestehen Anschluss-schwierigkeiten mit den Zügen aus/nach Bremen. Da der Metronom die gleiche Ankunfts- und Abfahrtszeiten wie der RE 7/77 hat, ist die Verbindung nach Bremen immer mit Wartezeiten verbunden. Eine Verschiebung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeit von 2-3 Minuten ist hier gewünscht.

NAH.SH: Im Hamburger Hbf und auf der Hamburger Verbindungsbahn sind alle verfügbaren Zeitfenster bereits so stark belegt, dass eine derartige Verschiebung auch nur um wenige Minuten leider nicht möglich ist.

1.5.4 Bedienhäufigkeit

Bezüglich der Bedienhäufigkeit wird mehr Zugverkehr sowohl in Pinneberg (nach der Fertigstellung der Bahnhofssanierung) als auch allgemein auf der Strecke des RE 70 gefordert. Aus der Diskussion kristallisierten sich vor allem folgende zwei Möglichkeiten zur Verwirklichung dieser Idee heraus:

Durch eine Verlängerung des Streckenverlaufs der RB 71 bis nach Nordmünster, könnte der RE 7/70 in Pinneberg statt in Wrist und Brokstedt halten.

NAH.SH: Ein zusätzlicher Halt des RE in Pinneberg würde die bereits sehr stark ausgelasteten Kapazitäten

des RE überfordern. Da die RE-Züge aufgrund der beschränkten Bahnsteiglängen im Hamburger Hbf auch nicht verlängert werden können, scheidet diese Möglichkeit leider aus.

Im Rahmen einer möglichen Beschleunigung des RE 7 und Entschleunigung des RE 70 durch zusätzliche Haltestellen, wurde der Wunsch nach einer höheren Bedienhäufigkeit in Pinneberg geäußert. Durch eine Flügelung in Neumünster würde auch eine Art „Sprinter“ in der Hauptverkehrszeit zwischen Hamburg und Kiel ermöglicht.

NAH.SH: RE 7 und RE 70 sollen möglichst ähnliche Fahrzeiten zwischen Kiel und Hamburg haben, um die Fahrgäste möglichst gleichmäßig auf beide Verbindungen zu verteilen.

1.5.5 Auslastung

In den Hauptverkehrszeiten wurden der RE 7 und 70 als sehr stark ausgelastet beschrieben. Auf der Verbindung Hamburg – Kiel wurde von den Teilnehmer*innen angemerkt, dass die Züge bereits ab Hamburg, bzw. Kiel voll seien und Späteinsteiger*innen während der gesamten Fahrt im Eingangsbereich stehen müssten. Zur Lösung des Problems sehen die Teilnehmer*innen verschiedene Möglichkeiten:

Entlastung des RE 7/70 durch eine Verlängerung der RB 71 bis nach Neumünster. Diese Bahn sei im Vergleich leer.

NAH.SH: Der RB 71 soll in Zukunft bis Kellinghusen verlängert werden, womit eine Verlängerung nach Neumünster ausscheidet.

Entlastung des RE 7 durch zusätzliche Haltestellen (in Flensburg, Rendsburg und Neumünster).

NAH.SH: In Flensburg würden wir die Züge gerne zu einem neuen zentralen Bahnhof in Zentrum leiten, wo ideale Umstiegsmöglichkeiten zum Bus bestehen. Im Sinne einer möglichst kurzen Gesamtreisezeit und der engen Anschlusssituation in Hamburg und in Flensburg halten wir jedoch weitere Halte in Rendsburg oder Neumünster für nicht umsetzbar.

1. Klasse Abteile reduzieren oder diese bei hoher Auslastung für Reisende der 2. Klasse öffnen.

NAH.SH: Siehe Ausführung dazu im allgemeinen Teil unter 1.1.

Freigabe der Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Kiel für Nahverkehrstickets während der Hauptverkehrszeiten.

NAH.SH: Eine Freigabe des Fernverkehrs wird aus Kostengründen derzeit nicht angestrebt.

Als eine Ursache der hohen Auslastung zwischen Flensburg und Hamburg wurden Schulgruppen und Gruppenreisen von Dänemark nach Hamburg genannt. Wenn ein ICE ausfällt, würden diese Reisegruppen oft auf die REs umgeleitet, was zu einer Kettenreaktion in der Auslastung führe.

NAH.SH: Leider sind Zugausfälle und damit Überlastungen der Folgezüge nicht immer auszuschließen.

1.5.6 Zuverlässigkeit

An mehreren Stellen wurde über eine Verschlechterung der Zuverlässigkeit gesprochen, vornehmlich auf der Strecke zwischen Hamburg und Kiel. Ein*e Teilnehmer*in äußert die Befürchtung, dass die Züge zwischen Hamburg und Flensburg gegenüber der Strecke von und nach Kiel bevorzugt seien, wenn es zu Fahrzeugstörungen kommt.

NAH.SH: Eine Bevorzugung bestimmter Strecken ist für uns nicht zu erkennen.

Es wurde angemerkt, dass oft nur unzureichend über Störungen und alternative Anschlussmöglichkeiten informiert würde. Hierzu diskutierten die Teilnehmer*innen über die Vielzahl an möglichen Informationsquellen (DB Navigator, Bahnanzeigen und DB Twitter), die mehr genutzt werden sollten.

NAH.SH: Die Nutzung dieser Medien wird von uns ausdrücklich unterstützt.

1.5.7 Linienführung

Verschiedene Vorschläge zur Linienführung wurden in der Diskussion angeregt. Verlängerung des RE 7 nach Padborg, um einen Anschluss an den EC nach Kopenhagen zu ermöglichen. Außerdem wurde gefordert, dass die Strecke nach Niebüll (ggf. nach Sylt) reaktiviert werden sollte, um den RE 6 zu entlasten.

NAH.SH: Der RE 7 stellt in Flensburg einen Anschluss an

den IC nach Fredericia her, wo wiederum Anschluss an einen IC nach Kopenhagen besteht. Eine Verlängerung des RE 7 nach Padborg würde damit zu einer Doppelbelegung des Anschnitts Flensburg – Padborg mit zwei Zügen direkt hintereinander führen. Das scheint uns nicht zweckmäßig zu sein.

Bezüglich der RB 71 wird eine Verlängerung der Linien bis nach Neumünster oder sogar bis nach Kiel vorgeschlagen. Einerseits um die hohe Auslastung aufzufangen und andererseits, um die Bedienungshäufigkeit des Haltepunkts in Pinneberg zu erhöhen.

NAH.SH: Die Linie RB 71 soll zukünftig nach Kellinghusen verlängert werden, so dass eine Führung nach Neumünster ausscheidet.

Außerdem wurde eine Direktverbindung von Kiel nach Bremen über Hamburg gefordert. Allerdings wurde dazu angemerkt, dass Verspätungen südlich von Hamburg zu vermehrten Ausfällen nördlich von Hamburg führen können. Hierbei sei es wichtig, vor einer Umstellung Kapazitäten hinsichtlich Personals und Fuhrpark, zu prüfen.

NAH.SH: Eine Führung von Zügen aus Schleswig-Holstein über Hamburg hinaus ist derzeit von uns nicht vorgesehen.

1.6 RE 72/RB 73: Flensburg – Eckernförde – Kiel

1.6.1 Taktung

Gerade zu Hauptverkehrszeiten, morgens bis 9 Uhr und nachmittags ab 16 Uhr, ist eine erhöhte Taktung des RE 72 auf zwei Mal stündlich gefordert.

NAH.SH: RE 72 und RB 73 bilden zusammen bereits einen Halbstundentakt zwischen Kiel und Eckernförde. Eine Ausweitung des Halbstundentakts nördlich von Eckernförde ist derzeit aufgrund der dort deutlich niedrigeren Nachfrage nicht vorgesehen.

1.6.2 Haltestellen

Um vor allem Pendler*innen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV attraktiv zu machen, schlagen Dialogteilnehmende vor, die Haltepunkte Pönitz und Pansdorf wieder einzuführen.

NAH.SH: Durch zusätzliche Halte für den RE 83 würde

sich die Gesamtreisezeit von Kiel – Eutin nach Lübeck soweit verlängern, dass in Lübeck nicht mehr alle Anschlüsse erreicht werden. Aus diesem Grund verfolgen wir diese Idee nicht weiter.

1.7 RE 74/RB 75: Husum – Rendsburg – Kiel

1.7.1 Anschlüsse und Verbindungen

Durch die fehlende Direktverbindung des RE 74 an den RE 7 in Rendsburg werden Bahn- und Busanschlüsse nicht erreicht. Hier wird eine bessere Abstimmung der Abfahrtszeiten gewünscht. Des Weiteren gibt es den Vorschlag, die RB 75 zu einer Expressverbindung Kiel – Felde – Rendsburg umzustellen und mit dem RE 74 kleinere Haltestellen zu bedienen.

NAH.SH: Aufgrund der Position des Kreuzungsbahnhofs in Felde ist die Zeitlage des RE 74 derart fixiert, dass eine Verlegung nicht möglich ist. Der RE 7 ist ebenfalls in Hamburg, und Flensburg eng mit anderen Linien verknüpft, sodass auch dessen Verschiebung nicht möglich ist. Der RE Kiel – Husum soll möglichst konkurrenzfähige Fahrzeiten von Kiel an die Westküste bieten. Viele zusätzliche Halte stehen diesem Ziel entgegen.

1.7.2 Haltestellen und Linienführung

Durch die Entwicklung des Gewerbegebiets Melsdorf besteht hier der Bedarf eines weiteren Haltepunktes bzw. eines Bedarfshalts auf der Strecke des RE 74. Dies wurde im Dialog mehrfach geäußert. Mit dieser Maßnahme würde auch der Anschluss zu den Regionalbahnen ab Kiel verbessert werden.

NAH.SH: Melsdorf wird stündlich durch die Linie RB 75 angebunden. Ein Halt des RE 74 würde dessen Gesamtreisezeit soweit verlängern, dass die Anschlüsse in Kiel in Richtung Hamburg und Lübeck nicht mehr erreicht würden. Daher ist ein zusätzlicher Halt leider nicht möglich.

Für Pendler*innen zwischen Kiel und Schleswig wäre ein zusätzlicher Halt in Kiel Citti-Park sinnvoll.

NAH.SH: siehe Kapitel 1.7.1 und 1.7.2

1.8 RB 76: Kiel – Kiel-Oppendorf

1.8.1 Anschlüsse und Verbindungen

Nutzer*innen beklagen sich über tägliche Verspätungen der Regionalbahn, die zur Folge haben, dass die Anschlüsse in Kiel Hbf nicht erreicht werden können.

Hier wird sich eine höhere Zuverlässigkeit und Fahrplaneinhaltung bzw. -optimierung gewünscht.

NAH.SH: Zusammen mit dem Betreiber DB Regio AG sind wir in Gesprächen, wie die Zuverlässigkeit der Linie RB 76 verbessert werden kann.

1.9 RB 63: Büsum – Neumünster

1.9.1 Taktung

Mehrere Dialogteilnehmer*innen wünschen sich einen Einstunden-Takt auf dieser Strecke. Erst dann wäre es eine ernstzunehmende Alternative zum Pkw.

NAH.SH: Da zwischen Hohenwestedt und Heide kein Kreuzungsbahnhof zur Verfügung steht, ist dort leider maximal ein Zweistunden-Takt möglich.

Mittelfristig untersuchen wir jedoch, mit einem weiteren Kreuzungsbahnhof und einer Beschleunigung der Strecke den Stundentakt auf den ganzen Linie herzustellen.

1.9.2 Anschlüsse und Verbindungen

Die Fahrgäste wünschen sich eine bessere Kommunikation zwischen den jeweiligen Zügen, um Anschlüsse zu garantieren. Auch bei der Kommunikation zwischen Betreiber und Fahrgästen gibt es den Wunsch nach Verbesserung. So werde bei Verspätungen häufig knapp der Anschlusszug verpasst, und es gäbe keine Information zu Ersatzverkehrsmitteln wie etwa Bussen. Konkret wird vorgeschlagen, die Koordination der Gleise zu überdenken, um den Umsteigeweg so kurz wie möglich zu halten. Ein*e Teilnehmer*in schlägt dazu vor, dass die RB 63 in Heide immer am gleichen Bahnsteig gegenüber des RE 6 halten könnte.

NAH.SH: Ein Tausch der Bahnsteiggleise in Heide ist leider nicht möglich, da dann in der Gegenrichtung die Umsteigezeiten länger würden und dieser Anschluss gar nicht mehr möglich wäre. Bei Verspätungen des RE 6 und einem Anschlussverlust zur RB 63 nach Büsum ist die DB Regio AG jedoch verpflichtet, eine Ersatzbeförderung mit Taxen vorzusehen.

1.10 RB 82: Bad Oldesloe - Neumünster

1.10.1 Anschlüsse und Verbindungen

Von den Teilnehmenden wird angemerkt, dass Anschlüsse in Bad Oldesloe häufig schwer zu erreichen sind. Dies betreffe vor allem den Anschluss an die Regionalbahnen nach Hamburg und Lübeck.

NAH.SH: Die Anschlüsse in Bad Oldesloe werden von uns im Rahmen der Einführung neuer Doppelstockzüge im Dezember 2022 zwischen Hamburg und Lübeck noch einmal überarbeitet.

Durch häufige Verspätungen der RB 82 (auch zu Randzeiten), sei der Anschluss in Bad Segeberg nach Flensburg und Kiel nicht gewährt. Hier wird eine Vorverlegung der Abfahrtszeit um mehrere Minuten und/oder der Einsatz von schnelleren Zügen vorgeschlagen.

NAH.SH: Ab Dezember 2023 kommen auf der Linie neue spurtstärkere Akku-Triebzüge zum Einsatz. Diese werden dann etwas mehr Reserven haben.

1.10.2 Haltestellen und Linienführung

Teilnehmende sehen Handlungsbedarf in der Ost-West-Verbindung im südlichen Schleswig-Holstein. Konkret wird Bezug auf die fehlende Direktverbindung von Elmshorn über Bad Oldesloe nach Lübeck genommen. Die Trassen bestünden noch und könnten reaktiviert werden.

Vereinzelt genannte Hinweise waren:

Die Reaktivierung der Strecke nach Henstedt-Ulzburg

NAH.SH: Die Strecke Henstedt-Ulzburg – Bad Oldesloe ist komplett abgebaut und ein Wiederaufbau derzeit von uns nicht vorgesehen.

Die Einbindung der Stichstrecke in Wahlstedt

NAH.SH: Eine Einbindung dieser Strecke in den SPNV ist derzeit von uns nicht vorgesehen, da die Weiterfahrt nach Neumünster dann nicht mehr möglich wäre.

Die Weiterführung der Strecke von Bad Oldesloe nach Blumendorf (Anbindung des Industriegebiets)

NAH.SH: Eine Einbindung dieser Strecke in den SPNV ist derzeit von uns nicht vorgesehen. Der Streckenabschnitt Bad Oldesloe – Blumendorf ist für eine eigene Strecke zu kurz. Bei einer Reaktivierung der Strecke Henstedt-Ulzburg – Bad Oldesloe hätte man

Blumendorf integrieren können. Die Schienen wurden hier aber entfernt und das Gelände zum Teil bebaut. Eine Reaktivierung ist aus diesem Grund vermutlich nicht möglich.

1.12.3 Auslastung

Für störungsanfällige Linien und bei Ausfällen (vor allem bei den Zügen des RE 7/70) würde die RB 82 häufig als Ersatzroute für die Fahrgäste genutzt. Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass dieser nicht über die Kapazitäten verfüge, die zusätzliche Auslastung zu tragen, da die RB 82 nur mit einem Zugteil bestückt sei. Hier wünschen sich die Diskutantinnen Verstärkerzüge, die bei Störungen und starker Nachfrage die RB 82 entlasten.

NAH.SH: Leider ist es wirtschaftlich nicht darstellbar, zusätzliche Zugteile allein für den Störfall vorzuhalten. Mittelfristig wünschen wir uns eine Elektrifizierung dieser Strecke und den Bau weiterer Kreuzungsbahnhöfe, um im Störfall Züge des RE 7 und RE 70 dort umleiten zu können.

1.11 RB 85: Lübeck - Puttgarden

1.11.1 Ausstattung und Design

Sowohl für Touristen als auch für Pendler*innen wird Platz für mindestens 8 Fahrräder pro Fahrt gefordert.

NAH.SH: Durch den Einsatz von zusätzlichen Zugteilen planen wir bei besonders belasteten Zügen auch die Kapazität für Radfahrer zu erhöhen.

1.11.2 Taktung

Über die jetzige Taktung der RB 85 und eine fehlende Schnellverbindung zwischen Oldenburg und Hamburg wurde im Dialog viel diskutiert. Die Teilnehmer*innen bemängeln eine fehlende Schnellverbindung seit dem Wegfall der EC-Linie Hamburg – Kopenhagen durch Oldenburg und fordern eine bessere Taktung. Es wurden mindestens drei Verbindungen am Tag ab Oldenburg oder sogar Puttgarden nach Hamburg gefordert. Laut der Teilnehmer*innen sollte die jetzige Taktung und Fahrzeit für einen massiven Wegfall von Fahrgästen, die nun entweder mit dem Auto fahren oder auf die Tourismus-Angebote in Ostholstein verzichteten.

NAH.SH: Der Wegfall der EC-Züge Hamburg – Kopenhagen war eine unternehmerische Entscheidung der DB Fernverkehrs AG und liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes Schleswig-Holstein. Das derzeitige Fahrplanangebot ist ausreichend, um alle vorher mit dem Fernverkehr gefahrenen Reisenden aufzunehmen, wenngleich auch mit längeren Fahrzeiten. Die Einrichtung zusätzlicher Schnellverbindungen ist daher auch vor dem Hintergrund der ab Ende 2022 baubedingt geplanten Einstellung des Zugverkehrs nördlich von Neustadt nicht zu rechtfertigen.

Es wird gleichzeitig angemerkt, dass die zu bauende Schiene für die Fehmarn-Belt-Querung für eine schnellere Verbindung sorgen könnte. Auch die Verlängerung der Strecke nach Puttgarden wird begrüßt. Jedoch fordern die Teilnehmer*innen, dass die derzeitige Zweistunden-Taktung nach Hamburg schon vorher geändert werden müsse, um sowohl einer Landflucht entgegenzuwirken, als auch um den Tourismus aufrecht zu erhalten. Als Sofortmaßnahme wird ein Einstunden-Takt von Puttgarden nach Lübeck gefordert.

NAH.SH: Ende 2022 ist die baubedingte Einstellung des Verkehrs nördlich von Neustadt vorgesehen. Bis zur Fertigstellung der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ist dann ein Stundentakt mit komfortablen Reisebussen zwischen Lübeck und Fehmarn vorgesehen. Die Fahrzeiten des Busses werden dabei den heutigen Fahrzeiten des Zuges entsprechen.

1.11.3 Bedienhäufigkeit

Es wird von einigen Teilnehmer*innen begrüßt, wenn auch kleinere Städte wie Scharbeutz und Timmendorf wieder besseren Anschluss an das Bahnnetz hätten. Derzeit gäbe es nur Busse.

NAH.SH: Scharbeutz und Timmendorfer Strand werden im Stundentakt von der Linie RB 85 bedient.

1.11.4 Auslastung

Es wird angemerkt, dass die Strecke eine hohe Nachfrage hat und ausgelastet ist. Der Wegfall des EC und die Zweistunden-Taktung sollte jedoch dafür sorgen, dass viele Pendler*innen, statt die Bahn zu nehmen, mit dem Auto fahren.

NAH.SH: Die Ein- und Aussteigerzahlen im Binnenverkehr der EC-Züge zwischen Puttgarden, Oldenburg und Lübeck waren nach Auskunft der DB Fernverkehr äußerst gering. Ein eigenständiges Ersatzangebot wäre daher nicht vertretbar gewesen.

1.11.5 Haltestellen

Für die Haltestelle in Neustadt wird vorgeschlagen, eine Nord-Ausfahrt zu schaffen, damit alle Regionalbahnen in Neustadt halten können.

NAH.SH: Die Strecke nördlich von Neustadt wird Ende 2022 durch die DB Netz AG für die Bauarbeiten zur Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung stillgelegt. Eine Nordkurve ist daher nicht vorgesehen.

1.12 RE 8/RE 80/RB 81: Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg

1.12.1 Ausstattung und Design

In der Diskussion über die Ausstattung wurde angemerkt, dass trotz elektrifizierter Strecken, die meisten Züge noch dieselbetrieben sind. Eine Umstellung sei nicht nur aus Sicht des Umweltschutzes notwendig, sondern auch um die Züge etwas zu beschleunigen, da Elektrotriebwagen schneller bei der Ein- und Abfahrt in eine Haltestelle seien. Darüber hinaus werden modernere, bequemere und sauber gehaltene Züge begrüßt.

NAH.SH: Ab Dezember 2022 werden nur noch elektrische Züge auf den Linien RE8, RE 80 und RB 81 eingesetzt werden.

Gefordert werden zusätzliche Fahrradwaggons, besonders in den Sommermonaten. Gleiches gilt auch für die RB 86 nach Travemünde. Auch hier fehle es an Fahrradwaggons. Gegebenenfalls könnten die Züge mit Doppelstockwägen ausgestattet werden.

NAH.SH: Für den Sommer 2021 planen wird derzeit den kurzfristigen Einsatz von mehr Doppelstockzügen zwischen Travemünde und Lübeck und damit auch der Bereitstellung von zusätzlichen Fahrradkapazitäten.

Außerdem wurde die Anzahl an 1. Klasse-Abteilen in der Hauptverkehrszeit als problematisch gesehen, da diese nicht ausgelastet seien. Stattdessen werden mehrere Ruheabteile gewünscht.

NAH.SH: Zur ersten Klasse verweisen wir auf unsere Ausführungen unter 1.1.

1.12.2 Taktung

In Bezug auf die Taktung der Linie 81 wird ein weiterer morgendlicher Verstärkerzug gegen 8:27 Uhr nach Hamburg gewünscht. Außerdem sei eine halbstündige Taktung von Bargtheide sowohl Richtung Norden als auch nach Hamburg sinnvoll. Es wird vorgeschlagen, dass der RE 80 ebenfalls in Bargtheide halten könnte. Die RB 81 um 21:11 Uhr und 22:11 Uhr sollte ab Hamburg bis Bad Oldesloe verlängert werden.

NAH.SH: Ein Zug gegen 8:27 Uhr ab Ahrensburg würde Hamburg Hbf erst gegen 9 Uhr erreichen und damit für die meisten Pendler zu spät verkehren. Deswegen haben wir keine Pläne zur Ausweitung der Taktintervalle.

Von Bargtheide besteht bereits ganztägig ein Halbstundentakt nach Hamburg Hbf. Nach Norden ist zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe nach unseren Erkenntnissen das stündliche Angebot der RB 81 mehr als ausreichend, sodass wir keine Ausweitung planen.

Die Verlängerung des Halbstundentakts am Abend nach Bargtheide ist mittelfristig geplant. Eine kurzfristige Umsetzung zum Dezember 2020 ist jedoch nicht möglich.

Der RE 8 wird als Schnellverbindung begrüßt. Die Taktung für die Strecke Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck sollte jedoch in der Hauptverkehrszeit und am Wochenende für Pendler*innen auf einen Halb- oder Viertelstundentakt erhöht werden. Auch für der RE 80 und die RB 81 wurde der Wunsch nach einem Halbstundentakt zwischen Hamburg und Lübeck geäußert. Am Wochenende und auch abends sei die Nachfrage auf Grund von Veranstaltungsbesucher*innen (Konzerte, Theater) und Flugreisenden groß. Daher sollte ein erhöhter Takt aus Hamburg auch bis 23:30h in Betracht gezogen werden.

NAH.SH: Der Vorschlag auch am Wochenende einen Halbstundentakt einzuführen, konnte umgesetzt werden.

Die gewünschten Spätverbindungen werden mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2022 eingeführt, ebenso wie der durchgehende Nachtverkehr Hamburg – Lübeck.

1.12.3 Anschlüsse und Verbindungen

Es werden verbesserte Anbindungen aus Lübeck zum Flughafen gewünscht. Hierfür ist ein Einstunden-Takt mit Halt in Hasselbrook gefordert, sodass ein Umstieg in Hamburg Hbf nicht mehr benötigt wird.

NAH.SH: Werktags halten morgens und nachmittags die Sprinterzüge in Hasselbrook und stellen schnelle Umsteigeverbindungen zur S-Bahn Richtung Barmbek und Flughafen her. Ein stündlicher Halt der Züge aus Lübeck in Hasselbrook wird für die Zukunft geprüft.

Bezüglich der Anschlüsse an Fernzüge in Hamburg Hbf wurden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, um Verbindungen zu verbessern:

Abfahrt des RE 8 in Hamburg auf 22:15 Uhr verschieben

NAH.SH: Der Zug fährt um 22:07 Uhr in der ganztägigen Taktlage. Eine Verlegung um 8 Minuten ist nicht vorgesehen, da auch Anschlüsse in Bad Oldesloe und Lübeck zu berücksichtigen sind.

Abstimmung zwischen Zügen aus Lübeck über Hamburg Hbf nach Lüneburg (Metronom) verbessern

NAH.SH: Aufgrund der engen Taktung der Züge im Hamburger Hbf ist eine Berücksichtigung von Anschlüssen zu nach Süden fahrenden Nahverkehrszügen nur sehr schwer möglich. Die Zwänge der Gleisbelegung im Hauptbahnhof und auf der Strecke müssen berücksichtigt werden.

Einführung eines Sprinters um 6:35 Uhr und 7:35 Uhr aus Lübeck. Dies ermöglicht das Erreichen der Anschlüsse nach Karlsruhe und Stuttgart. Generell wird vorgeschlagen, die Abfahrtszeit der Züge aus Lübeck um 10-12 Minuten vorzulegen.

NAH.SH: Derzeit scheitert die Einführung weiterer Sprinter an den dafür nicht vorhandenen Fahrzeugen. Ab Dezember 2022 ist geplant, in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Sprinterzüge zwischen Hamburg und Lübeck einzuführen.

ICE aus München in Hamburg mit dem RE 8 besser verbinden; Der ICE komme momentan um xx:05 Uhr an, während der RE 8 um xx:04 Uhr abfahre.

NAH.SH: Da die Fernzüge aus unterschiedlichen Richtungen zu völlig unterschiedlichen Zeiten in Hamburg ankommen, kann der Nahverkehr nicht auf alle Anschlüsse ideal angepasst werden. Der RE 8 Hamburg – Lübeck orientiert sich maßgeblich an den Anschlüssen in Bad Oldesloe und dem Taktknoten in Lübeck. Eine Ausrichtung auf den ICE von München ist daher leider nicht möglich.

Um eine Verbesserung der Anschlüsse für Pendler*innen aus Lübeck nach Hamburg zu gewährleisten, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Der RE 8 sollte morgens für Pendler*innen besser mit der S- und U-Bahn (Linien S1 und U1) in Hamburg abgestimmt sein, um lange Wartezeiten zu vermeiden.

NAH.SH: Die Auslastung der Gleise in Hamburg lässt wenig Spielraum. Hier entsteht zudem maximal eine Wartezeit von 10 Minuten. Aus diesen Gründen sehen wir hier wenig Möglichkeiten.

Pendler*innen aus Travemünde nach Hamburg besser anschließen. Derzeit nehmen Pendler in Lübeck Wartezeiten von 12-14 Minuten in Kauf.

NAH.SH: Ab Dezember 2022 sollen die Züge von Hamburg nach Lübeck stündlich bis Travemünde durchgebunden werden, an Sommerwochenenden sogar im Halbstundentakt. Eine frühere Umsetzung ist aufgrund der verfügbaren Fahrzeuge nicht möglich.

Auch für Pendler*innen aus/nach Eutin ist eine 12 bis 18-minütige Wartezeit in Lübeck die Regel. Eine bessere Abstimmung der Sprinter RE 83 und RE 80 sei bereits durch einen Gleiswechsel zu ermöglichen. Derzeit führen die Züge jeweils am anderen Bahnhofsende ab.

NAH.SH: Aufgrund der Taktzeiten des RE 8/RE 80 und der RE 83/RB 84 lässt sich der Aufenthalt in Lübeck leider kurzfristig nicht verringern.

1.12.4 Bedienhäufigkeit

Bezüglich der Bedienhäufigkeit und in Verbindung mit dem Anschluss an den Flughafen Hamburg wird mehr Zugverkehr in Hasselbrook gefordert. Spezifisch wird ein

vier Mal täglich verkehrender Sprinter von Travemünde nach Hamburg mit Halt in Hasselbrook gewünscht. Auch in Ahrensburg wünschen sich einige Teilnehmer*innen eine erhöhte Bedienungshäufigkeit.

NAH.SH: Zu Hasselbrook siehe 1.12.3.

Die Ausweitung der Sprinterverkehre Hamburg – Lübeck mit Durchbindung bis Travemünde ist ab Dezember 2022 vorgesehen.

Ahrensburg wird in der Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten mit einer RB 81 bedient, zudem verkehrt stündlich ein RE 80, dessen Verkehrstage zum Fahrplanwechsel auf das Wochenende ausgedehnt werden.

1.12.5 Auslastung

Der RE 8 wurde sowohl in der Hauptverkehrszeit als auch an Wochenenden in den Sommermonaten als überfüllt bewertet. Laut Teilnehmer*innen sei die Strecke zwischen Hamburg und Ahrensburg besonders ausgelastet.

NAH.SH: Am Wochenende treten derzeit besondere Überlastungen auf. Durch den geplanten Halbstundentakt ab Dezember 2020 sollte sich diese Situation deutlich entspannen.

1.12.6 Haltestellen

Die Bahnsteige in Bad Oldesloe brauchen Erneuerung. Die jetzigen seien für Rollkoffer und Kinderwagen besonders problematisch. Außerdem verursachten die engen Laufwege Schwierigkeiten die Anschlüsse zu anderen Bahnen zu schaffen, weil entweder Kinderwagen/Fahrräder/Rollkoffer im Weg stehen, oder diejenigen Fahrgäste mit Kinderwagen/Fahrräder/Rollkoffer nicht schnell genug über den Bahnsteig kommen können.

Außerdem fragte sich ein*e Teilnehmer*in, ob der Bahnsteig im Hamburger Hauptbahnhof zu kurz sei.

NAH.SH: Die Bahnsteige in Bad Oldesloe werden mittelfristig auf die Zielbahnsteighöhe für Schleswig-Holstein von 76 cm angehoben.

Längere Bahnsteige in Hamburg würden auch den Einsatz längerer Züge erlauben. Derzeit existieren jedoch keine derartigen Pläne und wir sehen auch nicht wie dieses baulich dort umsetzbar sein könnte.

1.12.7 Linienführung

In der Diskussion um die Linie RB 81 wurden die Vor- und Nachteile einer Verlängerung nach Lübeck diskutiert. Auf der einen Seite spräche eine Verlängerung für eine erhöhte Anzahl an Verbindungen zwischen Hamburg und Lübeck, besonders in den Abendstunden zwischen 22:00 und 24:00. Auf der anderen Seite argumentierte ein*e Teilnehmer*in, dass sowieso ab 20:22 Uhr drei Züge pro Stunde zwischen Hamburg und Lübeck führen.

NAH.SH: Aufgrund der langen Fahrzeit, die eine durchgehende Linie RB 81 bis Lübeck hätte, schätzen wir den Fahrgastnutzen dadurch gering ein. Stattdessen arbeiten wir daran, die Verkehrszeiten des Halbstundentakts der Linien RE 8/80 am Abend auszuweiten. Neben der bereits zum Dezember 2020 geplanten Aufnahme des Wochenendbetrieb der Linie RE 80 soll ab Dezember 2022 auch der Verkehr am Abend ausgeweitet werden.

Außerdem wünschte sich ein*e Teilnehmer*in eine Verlängerung einiger Züge nach Travemünde – sowohl für Pendler*innen in der Hauptverkehrszeit, als auch für den Tourismus im Sommer und am Wochenende.

NAH.SH: Ab Dezember 2022 sollen die Züge stündlich durchgängig zwischen Hamburg und Travemünde verkehren, an Sommerwochenenden sogar im Halbstundentakt.

1.13 RE 83/RB 84: Kiel – Lübeck – Lüneburg

1.13.1 Ausstattung & Design

Den jetzigen Wägen fehle es an Platz und Komfort. Besonders bei gefüllten Strecken herrsche in den Waggons ein schlechtes Klima oder es mangle an Plätzen, wodurch die Fahrt als sehr unbequem beschrieben wurde. Ein*e Teilnehmer*in wies auf die ab 2022 einzusetzenden Akku-Triebzüge hin. Auch in diesen müsse zukünftig für Sauberkeit und Pflege besser gesorgt werden.

NAH.SH: Die Kritik können wir nur in Teilen nachvollziehen. Ab Dezember 2022 kommen allerdings neue Akku-Triebzüge zum Einsatz, die komfortabler als die derzeit eingesetzten Triebzüge sein werden.

Außerdem ist im RE 83 zusätzlicher Platz für Koffer, Kinderwagen und Fahrräder gewünscht. An den Wochenenden zu Himmelfahrt und Pfingsten und in der Sommerurlaubszeit sollten Doppelstockwägen morgens und nachmittags eingesetzt werden, um mehr Platz zu ermöglichen.

NAH.SH: Für den regelmäßigen Einsatz von Doppelstockfahrzeugen reicht deren verfügbare Anzahl nicht aus. Der Einsatz von Doppeltraktionen kann jedoch fallweise ausgeweitet werden.

1.13.2 Taktung

In Bezug auf die Taktung der Züge wird mehrmals angemerkt, dass die Züge zwischen Lüneburg und Lübeck in der Hauptverkehrszeit halbstündlich fahren sollten. Spezifisch werden zusätzliche Züge um 21:28 Uhr ab Lübeck und um 20:43 Uhr und 21:43 Uhr ab Kiel vorgeschlagen, um den Halbstundentakt aufrecht zu erhalten. Für Pendler*innen nach Hamburg ist der RB 84 auch wesentlich. Aus diesem Grund sollte es eine Frühverbindung Richtung Lübeck/Hamburg geben.

NAH.SH: Eine Ausweitung der Verkehre zwischen Lübeck und Lüneburg wird auch von uns perspektivisch gewünscht, scheitert jedoch derzeit an infrastrukturellen Engpässen.

Die gewünschte Ausweitung der Abendverkehre Kiel – Lübeck haben wir uns für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgenommen. Dies gilt ebenfalls für eine zusätzliche Frühverbindung nach Lübeck.

Allgemein wird angemerkt, dass eine stündliche Taktung für viele Pendler*innen im ländlichen Raum noch zu unattraktiv sei, um das Fahren mit dem Zug dem Auto vorzuziehen.

NAH.SH: Auf vielen Achsen haben wir bereits ein Angebot mit 2 Zügen pro Stunde umgesetzt. Um einen Kompromiss zwischen dem Wunsch der Reisenden mit längeren Strecken und dem geringen Aufkommen der kleineren Halte gibt es auf vielen Routen Schnell-Langsam-Konzepte aus RB und RE. Die größeren Halte werden dabei halbstündlich bedient, während die kleineren Halte einen Zug pro Stunde haben. Eine Bedienung aller Halte im Halbstundentakt würde eine weitere Linie erfordern oder bedingen, dass die

langlaufenden RE-Linien deutlich langsamer werden. Das erste ist derzeit auf den meisten Linien wirtschaftlich und infrastrukturell nicht darstellbar.

Außerdem wird auf eine Taktlücke zwischen Pönitz und Eutin für die Zeit zwischen 20:59 Uhr und 22:29 Uhr hingewiesen.

NAH.SH: Das Schleifen dieser Lücke prüfen wir für die Betriebsaufnahme der neuen Akku-Züge zwischen Kiel und Lübeck im Dezember 2022.

1.13.3 Anschlüsse/Verbindungen

Zu den Anschlüssen und Verbindungen wurden verschiedene Forderungen ausgesprochen. So sollte in Büchen ein Anschluss mit dem RE 1 ermöglicht werden, da Reisende zurzeit nur alle 2 Stunden einen Anschluss nach Hamburg hätten. Außerdem sollten die Züge besser mit den Bussen zwischen Plön und Neumünster sowie Eutin und Neustadt abgepasst werden.

NAH.SH: Die Anschlussgestaltung in Büchen wird erschwert durch die sehr stark belegte Hauptstrecke Hamburg – Berlin. Die Verbesserung der Anschlüsse war daher für diesen Fahrplan noch nicht möglich.

1.13.4 Bedienhäufigkeit

In Verbindung mit dem gewünschten 30-Minuten-Takt sollte Pönitz besonders zum Schulanfang und Schulende häufiger bedient werden. Vorgeschlagen wurde ein Halt des RE 83 in Pönitz um 7:36 Uhr.

NAH.SH: Ein Halt der RE-Züge in Pönitz würde dazu führen, dass wichtige Anschlüsse in Lübeck gefährdet wären.

1.13.5 Auslastung

In der RB 84 reichen die LINT-Triebwägen in Einfachtraktion im Berufs- und Schülerverkehr nicht aus. In der Zeit bis 9:00 Uhr und ab 13:00 Uhr sollte der Zug mit mindestens 2 Triebwägen fahren.

NAH.SH: Kurzfristig sind die gewünschten Kapazitätsausweitungen leider nicht möglich, da dafür zusätzliche Fahrzeuge erforderlich wären. Für Dezember 2022 planen wir jedoch gezielte Kapazitätsausweitungen in den Zügen auf der Achse Kiel – Lübeck.

1.13.6 Haltestellen

In Lüneburg sollte der Bahnsteig verbreitert werden, um Fahrgäste mit und ohne Gepäck (z. B. Koffer, Fahrräder, Kinderwagen) einen schnelleren Zugwechsel zu ermöglichen. In der Hauptverkehrszeit kommt es häufig zu Stau am Bahnsteig.

NAH.SH: Eine derartige bauliche Maßnahme würde einen massiven Umbau des Bahnhofs Lüneburg erfordern. Derzeit sehen wir dafür kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Und verweisen hier auf die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen.

1.13.7 Linienführung

Zur Linienführung wurde der Wunsch nach einer Verlängerung der Züge von Neustadt mit dem RE 83 und 85 geäußert, um die Haltestellen in Hamburg zu entlasten. Außerdem wird ein Direktzug von Pönitz nach Hamburg gefordert.

NAH.SH: Da die Strecken nördlich von Lübeck nicht elektrifiziert sind, erfordert eine Durchbindung von Zügen aus Hamburg immer, dass Dieselmotoren auf elektrifizierten Strecken verkehren. Dies versuchen wir jedoch möglichst zu vermeiden. Daher sehen wir mittelfristig keine Durchbindung von Zügen aus Hamburg nach Pönitz oder Neustadt vor. Nach Fertigstellung der neuen Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ist eine derartige Durchbindung Hamburg – Neustadt jedoch geplant.

1.14 A 3: Elmshorn – Ulzburg Süd

1.14.1 Ausstattung & Design

Problematisch schätzen die Teilnehmenden die Anschlussmöglichkeiten in Elmshorn ein (Beispiel: Einfahrtszeit A3 = Abfahrtszeit RB 61). Aufgrund der steigenden Nachfrage nach öffentlichen Nahverkehrsmitteln sollte eine Taktung von 30 Minuten

eingeführt werden, um einen besseren Anschluss Richtung Pinneberg und Hamburg zu schaffen.

NAH.SH: Die Anschlüsse werden wir überprüfen.

An Feiertagen und Wochenenden fehle es den Teilnehmer*innen an einer Verbindung nach 2:00 Uhr nach Bad Bramstedt. Die derzeit letztmögliche Verbindung sei meistens sehr stark ausgelastet. Alternativ wird ein Nachtbus vorgeschlagen, der Bad Bramstedt mit Hamburg bzw. Elmshorn verbinden könnte.

NAH.SH: Für die A 3 planen wir aufgrund der geringen Nachfrage bisher keinen Nachtverkehr.

1.14.2 Verbindungen

In der Fahrplandiskussion wurde deutlich, dass der Wunsch nach einer Ost-West-Verbindung besteht. Derzeit müssten Umwege über Hamburg Hbf gemacht werden. Gäbe es einen Streckenabschnitt zwischen Henstedt-Ulzburg und Bad Oldesloe, könne man lange Fahrzeiten und Umwege einsparen und einen Anschluss Richtung Lübeck Hbf. schaffen.

NAH.SH: siehe 1.1.3

1.14 A 2: Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte

1.14.1 Anschlüsse/Verbindungen

Durch die Einführung des Hamburg-Takts der U-Bahnen (einer 5-Minuten-Taktung) besteht eine gute und schnelle Verbindung nach Norderstedt (U 1). Jedoch wünschen sich die Teilnehmenden analog eine Anpassung der Anschlussmöglichkeiten der A 2, da trotz guter Anbindung mit der U-Bahn aus Hamburg der Anschluss in Norderstedt mit langer Wartezeit verbunden sei.

NAH.SH: In Norderstedt besteht alle 20 Minuten (in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten) ein 2-Minuten-Anschluss von der U 1 an die A 2. Eine weitere Taktverdichtung sehen wir bei einer Regionalbahn mit der Nachfrage wie die A 2 sie hat, derzeit nicht vor.

1.15 A 1: Neumünster – Hamburg-Eidelstedt

1.15.1 Taktung

Teilnehmer*innen sehen einen starken Qualitätsunterschied in Bezug auf Taktung und Anbindung zwischen den Siedlungsgebieten im Kreis Segeberg und dem „Speckgürtel“ Hamburg.

NAH.SH: Das Fahrgastaufkommen im Umlandgürtel Hamburgs ist um ein vielfaches höher als z. B. im Kreis Segeberg, was sich sinnvollerweise in der Taktdichte des ÖV-Angebots widerspiegelt.

Eine erhöhte Taktung von Hamburg Hbf Richtung Neumünster wird gewünscht. Dies betrifft vor allem die Abfahrtszeiten in der Hauptverkehrszeit am Abend, bei der sich Fahrgäste eine weitere Abfahrtszeit um 18:36 Uhr in Eidelstedt wünschen. So wäre auch bei längeren Arbeitszeiten eine 30-Minuten-Taktung gewährleistet und Pendlerzeiten werden verkürzt. Eine Stundentaktung sei erst ab 19 Uhr sinnvoll.

NAH.SH: Wir werden das Fahrgastaufkommen prüfen und weiter im Auge behalten.

Mehrfach wird der 40-Minuten-Takt der A 1, insbesondere am Sonntag als nicht mehr zeitgemäß beurteilt. Viele Fahrgäste würden gerne von Auto auf Bahn umsteigen, wenn eine erhöhte Taktung gegeben wäre.

NAH.SH: Ab Dezember 2021 wird der sonntägliche 40-Minuten-Takt auf der A 1 und A 2 auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt. Eidelstedt – Kaltenkirchen wird dann im 30-Minuten-Takt, Kaltenkirchen – Neumünster im 60-Minuten-Takt bedient.

An Sonntagen wünschen sich die Teilnehmenden eine Abfahrt bereits ab Neumünster zur gewohnten Abfahrtszeit (x:33 Uhr), um Anschlusszüge erreichen zu können.

NAH.SH: Der Sonntagsfahrplan wird angepasst, siehe vorheriger Punkt.

1.15.2 Anschlüsse & Verbindungen

Es wird eine bessere Abstimmung zwischen den Zügen in Neumünster gewünscht. Konkret wurde das Beispiel der A 1 mit der Ankunft in Neumünster um 22:43 Uhr genannt und die nicht zu erreichende Umstiegsmöglichkeit in die Regionalbahn nach Kiel (Abfahrt um 22:40 Uhr).

NAH.SH: Für die Spätverkehre prüfen wir mittelfristig eine Verstärkung der Abfahrten zum Stundentakt. Kurzfristig prüfen wir mit der AKN, ob eine Ankunft um 22:23 möglich ist. Da dies bisher die letzte Verbindung des Tages ist, müssen jedoch noch einige Aspekte weiter abgewogen werden.

Trotz der bereits vorverlegten Ankunft der A 1 in Eidelstedt würde der Anschluss an die S 3 häufig verpasst. Um eine Anschluss-Sicherung herzustellen, wird vorgeschlagen, die Ankunft um eine weitere Minute vorzuverlegen.

NAH.SH Der Anschluss ist aus unserer Sicht gut, ein längerer Anschluss verlängert die Reisezeit aller Fahrgäste. Wird dieser Anschluss einmal nicht gehalten, fährt die nächste S 3 10 Minuten später.

In einem Beitrag wird vorgeschlagen, eine Express-Verbindung zwischen Hamburg Hbf und Kiel anzubieten, in der nur die Haltestellen Kaltenkirchen, Bad Bramstedt und Neumünster angefahren werden.

NAH.SH: Eine Expressverbindung ist auf dieser Relation nicht vorgesehen und wäre nicht mit dem geplanten S 21-Konzept nach Kaltenkirchen vereinbar. Wir streben jedoch auch eine schnellere Verbindung von Kaltenkirchen nach Neumünster an.

1.15.3 Auslastung

Teilnehmende beurteilen die Auslastung der A 1 als hoch. Vor allem die Kurzzüge seien betroffen. Bis zum Einsatz der S-Bahn sollten hier die Kapazitäten erweitert werden.

NAH.SH: Unseres Wissens betrifft dies vor allem die Züge nach und von Bad Bramstedt, sodass zum Dezember 2020 zusätzliche Züge über Kaltenkirchen hinaus nach Bad Bramstedt verlängert werden. Die Fahrzeugverfügbarkeit lässt längere Züge in der HVZ leider nicht zu.

1.15.4 Haltestellen

Teilnehmende beurteilen die zusätzlichen Halte in dodenhof als nicht notwendig. Ausschließlich während der Öffnungszeiten (+/- eine Stunde) sei die Haltestelle nachgefragt.

NAH.SH: Durch die zusätzlichen Halte in dodenhof wird ein gleichmäßiges Haltemuster geschaffen und

die Anbindung dodenhofs und des Umfelds verbessert.
Die Haltestelle dodenhof erschließt nicht nur das Einkaufszentrum, sondern z. B. auch Arbeitsplätze.

1.15.5 Zuverlässigkeit

Häufiger wurden technische Ausfälle und die damit verbundenen Verspätungen der A 1 angemerkt. In diesem Kontext wünschen sich die Teilnehmenden eine Aufstockung des Fuhrparks, um Reservezüge einbinden zu können und damit lange Wartezeiten und überfüllte Züge zu vermeiden.

NAH.SH: Die Pünktlichkeit der A 1 liegt in der Regel über 95 %, was eine hohe Zuverlässigkeit bedeutet.

1.15.6 Linienführung

Es wird vorgeschlagen, die Strecke der A1 auch nach Mitternacht mindestens bis Bad Bramstedt weiterzuführen.

NAH.SH: Mit Blick auf das Fahrgastaufkommen ist die Ausweitung nicht notwendig.

Fazit und Ausblick

Der Fahrplandialog der NAH.SH zum Fahrplanwechsel 2020 diente dazu, mit den Fahrgästen in den Zügen und Bussen in Schleswig-Holstein ins Gespräch zu kommen. Diese konnten ihre Wünsche und Anregungen zu den einzelnen Linien abgeben und miteinander diskutieren. Das Angebot zur Beteiligung wurde rege angenommen. Die Teilnahme war meist durchgehend von sachlichen Beiträgen mit konstruktiven Ideen und Änderungshinweisen bestimmt. Einige Teilnehmer*innen hatten sehr konkrete Änderungsvorschläge.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Beitragsanzahl des Fahrplandialogs wieder leicht gestiegen. Im diesjährigen Fahrplandialog gab es 260 Beiträge von 91 Nutzer*innen, während 2019 insgesamt 197 Beiträge von 103 Nutzer*innen dokumentiert wurden. Im ersten Fahrplandialog im Jahr 2018 wurden von 256 Nutzer*innen insgesamt 598 Hinweise auf der Plattform mitgeteilt.

Insbesondere die Linien RE 83/RB 84, die Verbindung der Ostsee-nahen Orte sowie der RE 6, die Verbindung entlang der Westküste, wurden im Fahrplandialog 2020 vielfältig diskutiert. Ebenfalls wurde sich besonders aktiv zu den Linien RE 8/RB 80/RB 81 sowie zu der Strecke der RE 7/RE 70/RE 77 von Hamburg nach Kiel geäußert. Zur RB 64 wurde kein Beitrag abgegeben.

Mehrfach kamen Fragen auf, inwieweit die Beiträge des Fahrplandialogs und die Auswertung dessen von der NAH.SH verwendet werden. Hier wünschten sich einige Teilnehmende mehr Transparenz in der Weiterbearbeitung der Fahrpläne.

Im Anschluss an den Fahrplandialog 2020 werden die Ergebnisse der Beteiligung von der NAH.SH geprüft und ggf. in die Planung eingearbeitet. Anschließend bearbeitet die DB Netz den Entwurf des Fahrplans.