

NAH.SH- Fahrplandialog 2021: Auswertung



NAH.SH

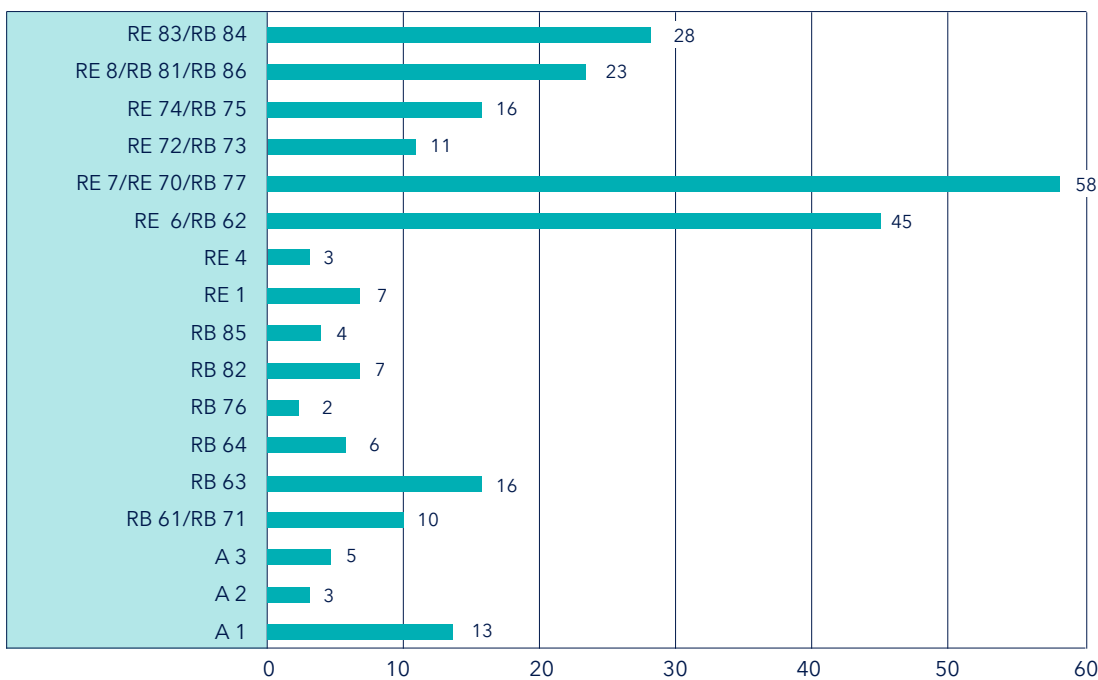
Fahrplandialog

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 und 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 2.225 Mal aufgesucht. Das nachstehende Diagramm bietet einen schnellen Überblick über die Anzahl der Kommentare pro Diskussionsbereich. Insgesamt gab es 257 Beiträge im Fahrplandialog. Es zeigt sich, dass insbesondere bei den Linien, bei denen keine Änderungen angedacht sind, zahlreiche Kommentare eingingen (RE 6/RB 62: 45 Kommentare; RE 7/RE 70/RB 77: 58 Kommentare). Diese sind auch die Linien, die im letzten Fahrplandialog besonders viel diskutiert wurden. Auch bei den Linien RE 83/RB 84 bestand mit 28 Kommentaren ein höherer Diskussionsbedarf.

Anzahl der Kommentare je Bahnlinie/Strecke



1.1 Linienübergreifende Beiträge

1.1.1 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 dem SEV zugeordnet sind.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass der Twitter-Kanal als Fahrgastinformationsplattform keine Alternative sei, um Informationspolitik zu verbessern. Zudem wird die DB Regio kritisiert und NAH.SH aufgefordert, diese darauf hinzuweisen, ihre Fahrgastkommunikation im Baustellen- oder Störfall zu optimieren. So beschränke sich derzeit nahezu die gesamte Kommunikation über Baustellen und Großstörungen nur auf die Kommunikationswege des DB-Konzerns. Beispielsweise würden Hinweismeldungen zu Fahrten, welche hiervon betroffen sind, grundsätzlich ausschließlich im DB Navigator angezeigt, Fahrgäste die allerdings die Apps der Verbünde NAH.SH oder HVV nutzen, bekämen hier meist gar keine Information angezeigt.

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 eingingen, da trotz drei stattgefundenen Fahrplandialogen keine merklichen Änderungen erkennbar seien.

Außerdem wünschen sich die Teilnehmenden, dass die DB Regio eine Harmonisierung der Fahrgastinformation in puncto Zielanzeige vornehme. Während die Außenanzeigen der Züge stets Kiel Hbf oder Lüneburg als Fahrtziel anzeigen, nennen die Fahrplanauskünfte in Form der Websites oder Apps von DB Vertrieb, NAH.SH und HVV vor der Durchfahrt durch Lübeck stets Lübeck Hbf als Ziel. Das stellt zwar für Ortskundige und Pendler meist kein Problem dar, Gelegenheitsfahrgäste und Ortsfremde sind hiervon jedoch gelegentlich verwirrt, was sich durch eine einfache Anpassung der Fahrplanmedien oder Außenschilderung auf ein einheitliches System ändern ließe. Hier solle NAH.SH vermitteln.

1.1.2 Neue Linien

Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich, dass die Strecke Tönning-Lunden neu ausgebaut wird, da der derzeitige Streckenverlauf von Bad St. Peter-Ording nach Husum für viele Fahrgäste, die in Richtung Süden wollen, eine deutliche Fahrzeitverlängerung darstelle. Die derzeitige Strecke ermöglicht attraktive Fahrzeiten in Richtung Husum, aber keine in Richtung Hamburg. Die Fahrzeit von Hamburg nach Bad St. Peter-Ording sei somit fast so lang, wie die von Hamburg nach Westerland. Hier bestehe ein erheblicher Verbesserungsbedarf.

NAH.SH: Eine Neubaustrecke von Lunden (oder Heide) nach Tönning ist derzeit nicht vorgesehen und auch laut Landesnahverkehrsplan mittelfristig nicht geplant.

NAH.SH ist übrigens grundsätzlich nicht für die Entscheidung über die Einrichtung von Neubaustrecken verantwortlich.

Dazu gab ein*e weitere*r Teilnehmer*in den Vorschlag für eine neue Expressverbindung, die infrastrukturelle Anpassungen bedürfe. Zusätzlich zur aktuellen Regionalbahn (RB 82) solle noch eine Expressverbindung entstehen, die in Oldesloe nach Hamburg und eventuell in Neumünster nach Kiel oder Flensburg durchbinden könnte. Hierfür müsste es weitere Trassenkapazität zwischen Oldesloe und Hamburg und weitere Begegnungsstellen zwischen Oldesloe und Neumünster geben. So könnte aber eine zusätzliche Verbindung zwischen Hamburg und Neumünster geschaffen werden, die vermutlich nur wenig langsamer als die jetzige RE 70 wäre und nicht über die Verbindungsbahn geführt werde. Außerdem hätte man dann eine weitere Option, um auf Störungen auf der Strecke zwischen Altona und Neumünster zu reagieren.

NAH.SH: Der Landesnahverkehrsplan sieht einen umfangreichen Ausbau der Verbindung Neumünster –Bad Oldesloe mit Elektrifizierung und zweigleisigem Ausbau vor. In diesem Rahmen ist auch die Einrichtung einer Expressverbindung vorgesehen. Allerdings besteht für die Maßnahme derzeit noch kein Umsetzungshorizont.

Schlussendlich wird für einen linienunabhängigen Bereich im Fahrplandialog plädiert, um auch solche Vorschläge einarbeiten zu können. Konkret wird die Vertaktung in Plön zur Buslinie 360 nach Ascheberg/ Neumünster genannt, welche verbessert werden könnte.

NAH.SH: Für den Busverkehr sind die Kreise und kreisfreien Städte verantwortlich. Für Anregungen zum

lokalen Busverkehr bitten wir Sie aus diesem Grund mit den zuständigen Aufgabenträgern der Kreise Kontakt aufzunehmen.

1.2 A 1: Neumünster – Hamburg-Eidelstedt

1.2.1 Ausstattung und Design

Im Zuge der Barrierefreiheit sowie Ausstattungsqualität der Züge wünschen sich die Teilnehmer*innen den Einbau von Toiletten in den AKN-Zügen. Darüber hinaus sprechen sie sich für einen erweiterten Internetzugang in den LINT-54-Bahnen aus. Gründe hierfür seien, dass die A1 eine hochwertige und gut nachgefragte Verbindung darstellt, welche entsprechende Qualitätsansprüche hat und die Fahrzeuge andererseits aufgrund ihres niedrigen Alters noch auf längere Zeit im Plandienst verbleiben werden, so dass eine Ausstattung mit drahtlosen Internetzugängen hier auch durchaus wirtschaftlich wäre. Auch treffe ein Gegenargument (ein hoher Schadstand, wie man ihn bei den Fahrzeugen der Typen Married-Pair und Twindexx antrifft und welcher dort eine Umrüstung verhindert) hier nicht zu, da die Fahrzeuge nicht übermäßig häufig betriebsunfähig sind, so dass eine sukzessive Ausstattung möglich sein sollte. Gelobt wird, dass auf anderen Bahnlinien in Schleswig-Holstein bereits WLAN im Zug vorhanden ist. Deshalb sei es wünschenswert, dieses Angebot auch auf dieser Strecke anzubieten.

NAH.SH: Die AKN-Linien liegen verkehrlich zwischen S-Bahnen und Regionalbahnen. Ebenso wie S-Bahnen, die i. d. R. auch keine Toiletten haben, sollen sie einen schnellen Fahrgastwechsel und damit kurze Haltezeiten ermöglichen. Dafür sind ausreichend große Auffangbereiche vor den Türen notwendig, die bei den LINT durch das Weglassen der Toiletten erreicht wurden.

Die LINT der AKN werden noch 2021 mit WLAN ausgestattet.

Die Teilnehmer*innen loben die leuchtende Bahnsteigkante und erkennen diese als günstigste Warteposition für Fahrgäste und die bessere Zubefertigung an.

Kritisiert wird, dass die neuen Gefäßgrößen der LINTs zu schmal und klein auf dem vorliegenden Abschnitt seien. Vor dem Hintergrund der Pandemie gelte es zu vermeiden, dass Fahrgäste notgedrungen im Gang stehen müssen.

NAH.SH: Die Breite der LINT entspricht üblichen Regionalbahnen. Es stehen leider während der Pandemie nicht mehr Fahrzeuge zur Verfügung als sonst, sodass keine längeren Züge eingesetzt werden können. Der größere Platzbedarf jedes einzelnen soll sich durch weniger Reisende durch die Empfehlung möglichst Zuhause zu bleiben ausgleichen, was uns Fahrgastzählungen auch bestätigen. Zu Stoßzeiten gelingt dies natürlich nicht immer.

1.2.2 Taktung

Die Teilnehmenden wünschen sich eine verkürzte Fahrtzeit zwischen Kaltenkirchen und Burgwedel von zwei Stunden auf eine Stunde. Zudem wird sich für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes bis zum Haupttaktknoten Neumünster ausgesprochen. Umgesetzt werden könne ein sehr kurzer Takt durch eine durchgängige Digitalisierung.

NAH.SH: Die Fahrtzeit zwischen Burgwedel und Kaltenkirchen beträgt heute 35 Minuten.

Eine Taktausweitung auf der Strecke A1 Eidelstedt – Kaltenkirchen ist im Rahmen der S21 sonntags geplant. Für die Strecke nördlich davon nach Neumünster wird ein Expresszug entwickelt. Beides ist für Dezember 2025 geplant. Leider ist nicht klar, was für eine Digitalisierung hier gemeint ist.

Im Rahmen der leuchtenden Bahnsteigkante spricht ein*e Nutzer*in an, dass die Priorität eher bei der Taktverdichtung von Strecken außerhalb von Ballungsräumen liegen sollte, da dies für die Nachfragesteigerung im ÖPNV am effektivsten sei.

NAH.SH: Für Taktverdichtungen ist eine ausreichende zu erwartende Nachfrage wichtig, daher sind Takte in Ballungsräumen i. d. R. dichter.

Als begrüßenswert wird die Taktverdichtung im AKN auf der Strecke gesehen, denn gerade sonntags, sowie früh morgens und spät abends seien Wartezeiten von 40 Minuten nicht tolerierbar. Die Bus-Anschlüsse im HVV sollten hierbei auf die Taktstufungen 10/20/40 Minuten angepasst werden.

NAH.SH: Die für den Busfahrplan Zuständigen haben bereits die Fahrplänenwürfe erhalten, um den Busverkehr an die neuen Sonntags- und Nachtverkehre anzupassen.

1.2.3 Anschlüsse/Verbindungen

Hier führt ein*e Teilnehmer*in als Beispiel Kaltenkirchen und die Anschlüsse an die A1 an. Diese seien mit Wartezeiten von 40 Minuten unattraktiv und leider fehle die Berücksichtigung dieses Problems im Evaluations-Tool sowie die S21.

NAH.SH: Es ist leider nicht klar, welche Anschlüsse gemeint sind. In Kaltenkirchen verkehrt nur die A1.

1.3 A 2: Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte

1.3.1 Taktung

Auf dieser Strecke weist ein*e Teilnehmer*in auf eine Anpassung der Bus-Anschlüsse hin, die gemäß der HVV-Regelungen im 10/20/40-Takt angeboten werden sollen.

NAH.SH: Die für die Busfahrplanung Zuständigen haben bereits die Fahrplanentwürfe erhalten, um den Busverkehr an die neuen Sonntags- und Nachtverkehre anzupassen.

1.3.2 Haltestellen und Linienführung

Eine*e Teilnehmer*in wünscht sich hier als Lösung eine Verlängerung des AKN-Zugs zum Hamburger Flughafen. Somit bedürfe es hier einer neuen Haltestelle.

NAH.SH: Zusätzlich zu einer neuen Haltestelle wären auch ca. 8 km neue Strecke notwendig, die zum Teil parallel zur U1 verlaufen würde. Dies erscheint nicht wirtschaftlich, sodass von der A2 weiterhin in Norderstedt auf den Stadtverkehr umgestiegen werden muss.

1.4 A 3: Elmshorn – Ulzburg Süd

1.4.1 Taktung und Linienführung

Auf der AKN-Linie A3 Elmshorn - Barmstedt - Ulzburg Süd schlägt ein*e Teilnehmer*in folgende Änderungen vor:

- Im Streckenabschnitt Barmstedt - Ulzburg Süd auch sonntags einen 60-Minuten-Takt einzuführen, aus dem Grund, dass die AKN-Linie A3 Elmshorn - Barmstedt - Ulzburg Süd die Knoten Elmshorn und Ulzburg Süd miteinander verbindet, die samstags und

sonntags mit 5 Verbindungen pro Stunde (Elmshorn beziehungsweise 2 bis 3 Verbindungen pro Stunde (Ulzburg Süd) bedient werden, und somit eine Netzwirkung der AKN-Linie A3 besteht

NAH.SH: Sonntags wird ein Stundentakt zwischen Barmstedt und Ulzburg Süd eingeführt.

- die Fahrplan-Lage samstags und sonntags um 30 Minuten zu verschieben, so dass in Elmshorn die Anschlusssituation von der RB 61 von Itzehoe, von der RB 71 von Wrist und zur RB 61 nach Hamburg Hauptbahnhof verbessert werden. Diese Angebotsmaßnahme verbessert das Angebot auf der Achse Barmstedt – Elmshorn – Pinneberg und entlastet den RE 7 im Streckenabschnitt Elmshorn – Hamburg Hauptbahnhof.

siehe unten

Zudem wird festgehalten, dass für die vorliegende Strecke von weniger als 25 Kilometern eine Fahrtzeit von einer Stunde zu viel sei und dementsprechend deutlich gekürzt werden solle.

Auf den Vorschlag des oben genannten Teilnehmers*in hin, die Fahrplan-Lage am Wochenende um 30 Minuten zu verschieben, gab es Kritik. Diese basiert darauf, dass die Anschlüsse an den RE 6 in beide Richtungen wesentlich schlechter werden, eine Entlastung des RE7 aus der Sicht des Schreibenden erforderlich sei und die Anbindung von und nach Hamburg daher auch mit den RE-Zügen möglich sei.

NAH.SH: Die A 3 wird sonntags künftig zur Minute 21 in Elmshorn ankommen und zur Minute 50 abfahren. In Elmshorn treffen mit den RE und RB viele Interessen aufeinander, die nicht alle berücksichtigt werden können. Die Fahrlage der A 3 ist sonntags zudem auf die Anschlüsse in Ulzburg Süd abgestimmt.

1.4.2 Anschlüsse und Verbindungen

Die Teilnehmenden merken an, dass in Hinblick auf die veränderten Fahrplanlagen ebenfalls auf Bus-Anschlüsse geachtet werden muss.

NAH.SH: Die für den Busfahrplan Zuständigen haben bereits die Fahrplanentwürfe erhalten, um den Busverkehr an die neuen Sonntagsverkehre anzupassen.

1.4.3 Haltestellen

Hierzu wurde die Frage aufgeworfen, ob die Standzeiten in Barmstedt optimiert werden könnten.

NAH.SH: Durch die überwiegende Eingleisigkeit der Strecke Elmshorn –Ulzburg Süd unterliegt der Fahrplan vielen Zwängen und die Standzeit in Barmstedt lässt sich nicht immer vermeiden. Werktags wäre dafür ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Für den neuen Sonntagsverkehr wird die Standzeit minimiert.

1.5 RB 61/RB 71: Itzehoe – Hamburg Hbf/ Wrist – Hamburg Altona/Itzehoe – Elmshorn (– Hamburg Altona)

1.5.1 Ausstattung und Design

Über die Ausstattung der RB 61/RB 71 wurde viel über die FLIRT batteriebetriebenen Züge diskutiert. Die Teilnehmer*innen fragten sich, ob noch in die FLIRT Züge investiert werden soll, wenn Doppelstocktriebzüge in den nächsten Jahren kommen. Einer von diesen zwei Teilnehmer*innen, die sich für die weitere Investierung aussprachen, schlug außerdem die Verbreitung von Fahrgastinternetzugang in den FLIRT Zügen vor. Diese Ausstattung ist ansonsten wünschenswert, wenn die gesamte Lebensdauer der noch relativ neuen FLIRT Zügen in Betracht genommen wird.

NAH.SH: Die FLIRT-Züge der Nordbahn sollen auch weiterhin in einem guten Zustand dem Fahrgast zur Verfügung gestellt werden.

1.5.2 Taktung

Eine*r Teilnehmer*in brachte sich mit konkreten Vorschlägen zur Taktung der RB 71 in der Diskussion ein:

- auf dem Streckenabschnitt Itzehoe - Elmshorn Montag bis Freitag die Abfahrt ab Elmshorn um 05:20, an Itzehoe 5:48 auf Elmshorn um 05:00, an Itzehoe um 5:30 vorzuziehen sowie neue Abfahrten ab Elmshorn um 6:04 Uhr, an Itzehoe um 6:34 und ab Elmshorn um 19:20, an Itzehoe um 19.48 anzubieten
- die Abfahrten ab Itzehoe um 4:54, an Hamburg Hauptbahnhof um 5:56 und ab Hamburg-Altona um 5:14, an Itzehoe um 6:07 auch sonntags anzubieten,

um die Taktlücken am frühen Sonntagmorgen zu schließen.

- auf dem Streckenabschnitt Elmshorn - Hamburg-Altona Montags bis Freitag neue Abfahrten ab Elmshorn um 10:04, um 11:04, um 12:04 und um 13:04 sowie um 20:04 und um 21:04 nach Hamburg-Altona und ab Hamburg-Altona um 9:34, um 10:34, um 11:34 und um 12:34 sowie um 19:34 und um 20:34 nach Elmshorn anzubieten, so dass im Streckenabschnitt Elmshorn - Hamburg Montag bis Freitag von 4:45 bis 21:45 ein angenäherter 20-Minuten-Takt angeboten wird.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings noch nicht möglich.

1.5.3 Bedienhäufigkeit

Um die Auslastung der RB 71, insbesondere nachmittags und am Freitag, zu vermindern, sind weitere Verstärker Montag – Freitag vom Hauptbahnhof gewünscht. Konkret wurde vorgeschlagen, einen Verstärker um 14:48 und um 19:34 einzuplanen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings noch nicht möglich.

1.5.4 Auslastung

Trotz der bestehenden Zusatzfahrten der Linie RB 71 am Nachmittag, sind die Züge vom Hauptbahnhof nach Elmshorn oft am Nachmittag weiterhin überlastet. Die Teilnehmer*innen sprachen sich für eine etwas erhöhte Bedienhäufigkeit aus, um die stark ausgelasteten Nachmittagsstunden (siehe oben.) zu entlasten.

NAH.SH: Aufgrund fehlender Trassen und bereits maximal langer Züge ist kurzfristig keine Kapazitätserweiterung bei der RB 61 möglich. Mittelfristig sind wir jedoch mit der Nordbahn im Gespräch über den Einsatz von Doppelstockzügen in einzelnen besonders stark nachgefragten Zuglagen.

1.5.5 Haltestellen

Am Bahnhof Dammtor Richtung Hauptbahnhof soll die Abfahrtszeit sich auf die benötigte Zeit zum Aussteigen begrenzen.

NAH.SH: Bei den Regionalzügen wird in Dammtor nur die Ankunftszeit kommuniziert. Damit ist es möglich flexibel jederzeit weiterzufahren, ohne auf eine kommunizierte Abfahrtszeit Rücksicht nehmen zu müssen. .

1.5.6 Linienführung

Ein*r Teilnehmer*in schlug vor, die RB 71 bis Neumünster zu verlängern. Auf die bisherige Ablehnung dieses Vorschlags wurde erwidert, dass diese Verlängerung auch nur für einige Jahre sinnvoll wäre, um die Attraktivität für Fahrgäste aus Richtung Elmshorn zu erhöhen und gegebenenfalls die Linien RE 7/70 auf dem Abschnitt zu entlasten.

NAH.SH: Die Linie RB 71 soll mittelfristig bis Kellinghusen verlängert werden. Daher scheidet eine Führung nach Neumünster aus.

1.6 RB 63: Büsum – Neumünster

1.6.1 Ausstattung und Design

Für diesen Streckenabschnitt weisen die Teilnehmenden auf einen Fahrzeugaustausch von den LINT-Zügen auf die batteriebetriebenen FLIRT-Fahrzeuge Ende 2023 hin. Dieser Prozess erfolge schrittweise und es müssten Miet-VT her, um ein stabiles Angebot zu gewährleisten. Gerade die Anpassung der Infrastruktur durch die zahlreichenden Installationen von Oberleitungen wurden angeführt.

NAH.SH: Die NAH.SH hat für die Transitionsphase von den Dieselizegen auf die Akku-Züge eine Reserveflotte angemietet.

An anderer Stelle führt ein*e Teilnehmer*in aus, dass die NBE-LINT-Fahrzeuge sehr störanfällig sind und stellt die Bitte, die Fahrzeug-Reserven aufzustocken, um nicht im Abschnitt Heide - Büsum Schienenersatzverkehr fahren zu müssen.

NAH.SH: Im Landesweiten Vergleich wiesen die Linie der Nordbahn eine sehr hohe Verfügbarkeit aus. Uns waren bisher auch keine derartigen Beschwerden bekannt.

Ein*e weitere*r Teilnehmer*in weist darauf hin, dass in den Zügen auf dieser Strecke die Fahrradkapazitäten nicht ausreichen.

NAH.SH: An einzelnen Tagen kann es manchmal zu Engpässen kommen. In den ab Ende 2023 zum Einsatz kommenden Akku-Zügen ist eine Ausweitung der Fahrradkapazitäten vorgesehen.

1.6.2 Taktung

Zwei Teilnehmer*innen merken an, dass die Strecke im Stundentakt angeboten werden solle. Es wird zudem angeführt, dass im Rahmen der Verkehrswende hier zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden würden. Es sei eine der wenigen Ost-West-Verbindungen für Pendler*innen sowie Urlauber*innen, mit denen die Nordsee erreicht werden könne. Ferner wird der Wunsch nach der Beschleunigung dieser Strecke geäußert. Dadurch solle der Tourismus gefördert. Konkret sollen vor allem die Strecke zwischen Heide und Neumünster ausgebaut werden und die Züge stündlich fahren.

NAH.SH: Um auch zwischen Hohenwestedt und Heide einen Stundentakt anbieten zu können, ist eine zusätzliche Kreuzungsstation erforderlich. Soll die Strecke außerdem beschleunigt werden, ist eine weitere neue Kreuzungsstelle erforderlich. Aufgrund der geringen Nachfrage der Strecke sind derartige Investitionen kurzfristig nicht vorgesehen.

1.6.3 Anschlüsse und Verbindungen

Die Teilnehmenden kritisieren, dass die Umsteigezeit in Heide (Richtung Westerland) zu kurz sei und inklusive Verspätungspuffer viel zu gering bemessen sei. Somit würde es nicht immer gelingen, den Anschlusszug zu erreichen und man erhalte eine Stunde Wartezeit zusätzlich. Hierzu folgt die Frage, wieso eine Anschlussgarantie in Richtung Büsum möglich ist, aber nicht in die Gegenrichtung.

NAH.SH: Die knappen Umsteigezeiten lassen sich aufgrund vieler Zwänge im Fahrplan leider nicht

verlängern. Die Anschlussgarantie in Heide für die Relation Hamburg –Büsum erfolgt aufgrund der mit 3 Minuten äußerst kurzen Umsteigezeit und der hohen Verspätungsanfälligkeit des RE 6 von Hamburg. In der Gegenrichtung ist die Nordbahn zwischen Büsum und Heide hingegen sehr pünktlich, sodass eine Anschlussgarantie nicht erforderlich ist.

Zudem wurde eine Frage an Anlehnung der letzten Auswertung des Fahrplandialogs geäußert, in welchem dargelegt wurde, die DB Regio sei verpflichtet bei Verspätungen eine Ersatzbeförderung mit Taxen vorzusehen. Sie lautet, ob dies auch für die Gegenrichtung möglich sei, wenn der RB 63 aus Büsum verspätet in Heide ankäme und der Anschluss verpasst werde.

NAH.SH: Da die Regionalbahn zwischen Büsum und Heide sehr pünktlich ist, halten wir ein derartiges Angebot nicht für erforderlich.

Der Sachverhalt wird seitens einer anderen Person aufgeklärt, man könne sich diese Verspätung und das Nicht-Erreichen des Anschlusszugs am Bahnhof in Heide bescheinigen lassen und entsprechend geltend machen. Im Nahverkehr herrsche dementsprechend keine Zugbindung.

1.6.4 Bedienungshäufigkeit

Hier äußert ein*e Teilnehmer*in konkrete Vorschläge:

- im Streckenabschnitt Büsum - Heide die Abfahrten ab Heide um 4.49 Uhr und um 5.56 Uhr sowie ab Büsum um 5.19 Uhr und um 6.26 Uhr anzubieten
- sowie im Streckenabschnitt Heide - Neumünster die Abfahrt(en) ab Neumünster um 6.35 Uhr und ab Hohenwestedt um 6.02 Uhr und um 7.02 Uhr (an Neumünster um 6.25 Uhr und um 7.25 Uhr) auch sonntags anzubieten, um den Bedienungszeitraum auf der Bahnstrecke Büsum - Heide - Neumünster sonntags dem Bedienungszeitraum auf den Bahnstrecken Kiel - Husum und Kiel - Lübeck anzupassen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und auch mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.6.5 Auslastung

Die Teilnehmer*innen sprechen sich im Stadler Flirt RB 63 für mehr Platz aus, da dieser allgemein als sehr ausgelastet bewertet wird.

NAH.SH: Nach unseren Informationen ist die Auslastung der RB 63 eher moderat.

1.6.6 Haltestellen

Angesichts äußerst niedriger Ein- und Ausstiegswahlen solle geprüft werden, ob die Ausweisung weiterer Bedarfshalte sinnvoll ist. Dies betrifft folgende Halte (Ein-/Aussteiger pro Tag in Klammern): Neumünster Stadtwald (93), Osterstedt (32), Beringstedt (47), Beldorf (20), Nordhastedt (84). Aufgrund dieser niedrigen Auslastung ist davon auszugehen, dass die Züge speziell zu nachfrageschwächeren Zeiten oftmals an den genannten Haltepunkten anhalten, ohne dass dies überhaupt genutzt wird. Ein Halt ohne Fahrgastwechsel verursacht allerdings vermeidbaren Kraftstoffmeherverbrauch (oder ab Dezember 2023 unnötigen Stromverbrauch und Belastung der Traktionsakkus), sowie für Fahrgäste und Streckenanwohner zusätzlichen Lärm und teils Vibrationen. Auch erschwert ein Halt bei Verspätung ein Aufholen der fehlenden Zeit, ohne dass dies bei wenig frequentierten Haltepunkten nötig wäre. Gleichzeitig sind Bedarfshalte einfach einzurichten, bedeuten für die Fahrgäste lediglich einen zu vernachlässigenden Aufwand bei der Bedienung der Haltewunschasten und die auf dieser Linie aktuell und künftig eingesetzten Fahrzeuge verfügen aufgrund der bereits bestehenden Bedarfshalte auf den Linien RB 63 und RB 82 sowieso bereits über Haltewunschaster, so dass keine Nachrüstungskosten anfielen. Aus diesen Gründen wird der Wunsch geäußert, dass NAH.SH mit der Nordbahn einen Austausch zur Ausweisung der genannten Stationen als Bedarfshalte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 eröffnet.

NAH.SH: Bedarfshalte bestehen derzeit nur zwischen Heide und Büsum an einzelnen Halten. Die oben genannten Stationen werden in der Regel bei fast jedem Zug von Fahrgästen genutzt, sodass die Einrichtung von Bedarfshalten bisher nicht diskutiert wurde.

Zudem wird bemängelt, dass zwischen Hohenwestedt und Heide eine Ausweichstelle in Höhe Albersdorf fehle,

die dafür nötig wäre, einen Stundentakt westlich von Hohenwestedt zu ermöglichen. Mittelfristig sei so ein Kreuzungsbahnhof sinnvoll.

[Siehe Anmerkung zum Stundentakt oben](#)

1.6.7 Linienführung

Die Reaktivierung der Hafensbahn Büsum wird seitens einer teilnehmenden Person gewünscht. Neben eventuellen Güterverkehr als Zubringer zum Helgolanddampfer, der am Ende des Hafengleises seinen Liegeplatz hätte. Für diesen Zubringerzug sollte über eine Durchbindung von Kiel über Neumünster und Heide zum Büsumer Hafen nachgedacht werden. Wenn zudem eine bessere Anbindung der Innenstadt erfolge, sollte die Verlängerung der Enztalbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad als Vorbild genommen werden, wo vom Bad Wildbader Bahnhof zum Kurpark die Strecke nach BOStrab direkt an der Enz verlängert wurde. Die für die nächste Ausschreibung bestellten Fahrzeuge müssten dafür zusätzlich neben der EBO nach der BOStrab ausgerüstet werden, damit man das kurze Stück bis zum Hafen durchfahren könne. Voraussetzung für die Taktverdichtung wäre in Wesselburen der Wiedereinbau eines Kreuzungsgleises, welches vor über 30 Jahren stillgelegt wurde.

[NAH.SH: Eine Bedienung der Hafensbahn in Büsum mit dem SPNV ist derzeit aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage nicht vorgesehen.](#)

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

1.7.1 Haltestellen

Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich auf dieser Strecke einen neuen Haltepunkt in Tönning am Punkt Gardinger Chaussee sowie einen Haltepunkt in St. Peter Ording am Markt.

[NAH.SH: Ein weiterer Halt in Tönning ist derzeit nicht vorgesehen. Ein zusätzlicher Halt in St Peter-Ording Markt wurde in der Vergangenheit geprüft, aufgrund der dann zu knappen Wendezeit in Bad St. Peter-Ording aber zurückgestellt.](#)

1.8 RE 74/RB 75: Husum – Kiel Hbf/ Rendsburg – Kiel Hbf

1.8.1 Ausstattung und Design

Im Allgemeinen äußert ein*e Teilnehmer*in den Wunsch, die auf dieser Strecke eingesetzten Zugtypen (Stadler Flirt) auszubauen, um für die Fahrgäste mehr Platz zu schaffen. Zudem solle für den RE 74 ein Begegnungsgleis auf der Bahnstrecke Jübek – Husum sowie Kiel - Felde zusätzlich gebaut werden. Letzter Wunsch wurde von anderen Teilnehmenden bekräftigt und als sinnvolle Maßnahme betitelt, da wenn Züge der Marschbahn bei dieser Strecke umgeleitet werden müssten, somit die Züge des RE 74 nicht ausfallen müssten. Es könnten damit statt zwei Züge vier Züge angeboten werden, die derzeit aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten nicht fahren können.

[NAH.SH: Zwischen Kiel und Rendsburg sind langfristig im Rahmen einer S-Bahn Kiel laut Landesnahverkehrsplan zusätzliche Begegnungsabschnitte vorgesehen. Zwischen Jübek und Husum bestehen derzeit noch keine konkreten Vorstellungen.](#)

1.8.2 Taktung und Haltestellen

Für die Strecke werden bezüglich der Taktung folgende Vorschläge gemacht:

- Abfahrt ab Husum um 4.30 Uhr, an Rendsburg um 05.20 Uhr auch sonntags anzubieten, aus dem Grund, dass der Triebwagen für die Abfahrt ab Rendsburg um 5.35 Uhr, an Husum um 6.25 Uhr als Leerfahrt nach Rendsburg verkehren muss, jedenfalls so lange, wie sonntags morgens im Streckenabschnitt Rendsburg - Kiel Bauarbeiten durchgeführt werden. Nach Ende der Bauarbeiten sollte sowohl die Abfahrt ab Kiel Hbf um 5.03 Uhr, an Husum um 6.25 Uhr, als auch die Abfahrt ab Husum um 4.30 Uhr, an Kiel Hbf um 5.57 Uhr angeboten werden.
- einen neuen System-Halt in Melsdorf einzurichten, um sowohl Melsdorf selbst als auch das interkommunale Gewerbegebiet Melsdorf besser anzubinden. Hierzu ist in Kiel Hbf eine frühere Abfahrt/ frühere Ankunft und in Rendsburg eine

spätere Abfahrt in Richtung Husum/ frühere Ankunft aus Richtung Husum notwendig, um die für den System-Halt in Melsdorf notwendige Zeit zu gewinnen. Im Streckenabschnitt Rendsburg - Jübek könne hierfür die Fahrzeit der RE-Linie 74 Kiel - Husum auf 24,5 Minuten verkürzt werden.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

Ein RE-Halt in Melsdorf für die Linie RE 74 ist nicht vorgesehen, da die Linie als Schnellverbindung zwischen Kiel und Rendsburg bzw. der Westküste vorgesehen ist. Im Rahmen der im Landesnahverkehrsplan vorgesehene S-Bahn Kiel ist eine Verdichtung der Verbindung Kiel – Melsdorf vorgesehen.

Vor allem der Vorschlag, einen Halt in Melsdorf anzubieten, wird von weiteren Teilnehmenden begrüßt. Da bereits im vergangenen Fahrplandialog dieser Wunsch abgelehnt wurde seitens NAH.SH, wird folgender Gegenvorschlag geäußert: Als Zwischenmaßnahme wäre eventuell ein Tausch der Busse der KVG-Linie 91, die bisher in Melsdorf Ortsmitte enden oder bis zum Bahnhof Melsdorf fahren. Die bisherige Lösung ergäbe zwei Abfahrten in Richtung Kiel (RB und Bus) innerhalb von zehn Minuten. Anschlussreisende Bus-RB gäbe es aber kaum. Ein Tausch der Bedienung Ortsmitte/Bahnhof würde 2 Abfahrten/Ankünfte in circa 30 Min Abstand von/nach Kiel ergeben. Diese Zwischenmaßnahme wird ebenfalls von anderen Teilnehmer*innen begrüßt.

NAH.SH: Eine kurzfristige Optimierung der Busverbindungen konnte leider nicht erreicht werden. Der Vorschlag wurde jedoch an die KVG zur weiteren Prüfung weitergeleitet.

Für die Strecke zeige sich am Bahnhof Husum, dass der Anschluss an den RE 74 hier teilweise mit bis zu 40 Minuten Wartezeit zu viel sei. Dies fehle im Evaluations-Tool wie es beim RB 79 der Fall sei. Diese Wartezeit solle verkürzt werden.

NAH.SH: Leider gibt es bei der RE 6 vereinzelt Taktabweichungen, die in Einzelfahrlagen des Fernverkehrs begründet sind. Eine kurzfristige Änderung ist hier leider nicht möglich.

Außerdem solle der Bahnsteig mit den Gleisen 3 und 4 an der Haltestelle Rendsburg ausgebaut werden.

NAH.SH: Die Instandsetzung des Bahnhofs Rendsburg ist geplant.

1.8.3 Linienführung

In Rendsburg verpassen sich die RB 75 und die RE 7 um wenige Minuten. Eine wesentliche Aufwertung der Linie 75 würde erreicht werden, wenn der Umstieg in Rendsburg optimiert würde. Das würde mehr Fahrgäste zur Folge haben. Für die Umsetzung seien zwei Varianten denkbar:

- Begegnungsgleise auf der Strecke Rendsburg-Kiel werden zusätzlich gebaut.
- Die RE Linie 70 werde nach Flensburg verlängert und erhalte so umstiegsoptimierte Fahrplanlagen. Die RE 7 führe dann mit Doppeltraktion von Kiel bis Hamburg.

NAH.SH: Derzeit ist es aufgrund der eingleisigen Zwangspunkte auf der Strecke Kiel – Rendsburg nicht möglich diesen Anschluss zwischen RB 75 und RE 7 herzustellen.

Weitere Teilnehmende wünschen sich den Bau der Bahnstrecke Husum – Erfde – Rendsburg, damit die Haltestelle Rendsburg noch mehr angefahren werde. Außerdem solle zur Hauptverkehrszeit der RE 74 von und nach Flensburg verlängert werden. Hierfür bedarf nach den Teilnehmenden einer Flügelung in Jübek.

NAH.SH: Ein Wiederaufbau der Strecke Rendsburg –Erfde – Husum ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Flügelung des RE 74 in Jübek wird langfristig geprüft. Dazu bedarf es jedoch eines Ausbaus des Bahnhofs Jübek mit zusätzlichen Signalen und einer Optimierung der Umstiegssituation, der derzeit nicht absehbar ist.

1.9 RB 76: Kiel Hbf – Kiel Oppendorf

1.9.1 Bedienungshäufigkeit

Es wird vorgeschlagen, auf der Strecke die Abfahrt ab Kiel Hbf um 6.07 Uhr und ab Kiel-Oppendorf um 6.39 Uhr auch sonntags anzubieten, um Kiel-Oppendorf,

das sonntags bisher vor 8.30 Uhr keine direkte ÖPNV-Verbindung in die Kieler Innenstadt hat, besser anzubinden.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.10 RB 82: Neumünster – Bad Oldesloe

1.10.1 Ausstattungen und Design

Im Zugtyp auf dieser Strecke (Stadler Flirt) wünscht man sich mehr Platz, sprich mehr Wagenaneinanderreihungen. Zudem sollen konkret auf der Teilstrecke Rickling – Bad Segeberg zusätzliche Begegnungsgleise gebaut werden. Angefügt werde in dem Kontext, dass es sogar besser sei, die Strecke möglichst durchgehend zweigleisig ausbauen, um im Störfall zwischen Hamburg und Neumünster eine Umleitungsstrecke zu haben, vielleicht könne dann auch ein RE von Flensburg über diese Strecke nach Hamburg geführt werden.

NAH.SH: Der Landesnahverkehrsplan sieht einen umfangreichen Ausbau der Verbindung Neumünster - Bad Oldesloe mit Elektrifizierung und zweigleisigem Ausbau vor. In diesem Rahmen ist auch die Einrichtung einer Expressverbindung vorgesehen. Allerdings besteht für die Maßnahme derzeit noch kein Umsetzungshorizont.

1.10.2 Haltestellen

Das Gleis 5 am Bahnhof in Bad Oldesloe solle elektrifiziert werden als Vorbereitung auf die Inbetriebnahme der neuen Akkutriebzüge des Typs „Stadler FLIRT Akku“ im Dezember 2023. Zur Vermeidung von Startschwierigkeiten solle bereits frühzeitig über die zukünftigen Lademöglichkeiten nachgedacht werden. Nach dem derzeitigen Stand der Infrastruktur ist die einzige geeignete Ladestelle auf der Linie RB 82 gegenwärtig der Bahnhof Neumünster. Unter Annahme der von Stadler genannten Reichweite von 150 Kilometern wäre dies selbst unter Annahme deutlicher Reserven für eine Hin- und Rückfahrt Neumünster - Bad Oldesloe -

Neumünster (doppelte Streckenlänge, entspricht $2 \times 45 \text{ km} = 90 \text{ km}$) ausreichend. Dies gelte allerdings nur auf dem Papier, bei eventuellen Betriebsstörungen mit unter Umständen erforderlichen Kurzwenden in Neumünster wäre dieser eine Ladepunkt dann nicht mehr ausreichend, da die Haltezeit in Neumünster stark verlängert werden müsste, um die Akkus für die nächsten 90 km zu laden, was jedoch zu weiterer Verspätung führen würde. Die naheliegendste Lösung für einen zweiten Ladepunkt wäre Gleis 5 in Bad Oldesloe, dies würde an beiden Linienendpunkten eine angemessene Lademöglichkeit bieten. Auch dürften sich die Kosten für dieses Vorhaben vergleichsweise geringhalten, da die Betriebsstelle Bad Oldesloe an sich durchgehend elektrifiziert ist. Es fehlt hier nur das Gleis 5, so dass weder neue elektrische Anlagen noch etwaige elektrische Zuleitungen benötigt würden.

NAH.SH: Eine Elektrifizierung von Gleis 5 in Bad Oldesloe ist vorgesehen.

1.11 RB 85: Puttgarden – Lübeck Hbf

1.11.1 Taktung

Für die Strecke wird folgender Vorschlag gemacht: die Abfahrt ab Lübeck Hbf um 4.40 Uhr und ab Neustadt um 5.16 Uhr auch samstags und sonntags anzubieten, um den Bedienungszeitraum auf der Bahnstrecke Lübeck - Puttgarden samstags und sonntags dem Bedienungszeitraum auf den Bahnstrecken Kiel - Lübeck und Hamburg - Lübeck anzupassen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.11.2 Haltestellen

Aufgrund der bei Ratekau guten und im Falle von Neukirchen hervorragenden Lage des Gleiskörpers zur Ortschaft wird vorgeschlagen, dass die Bahnhaltdepunkte reaktiviert werden sollten, um ein höheres Fahrgastpotential zu erschließen. Außerdem solle im Falle von Neukirchen auch ein weiterer Bahnhof

zwischen zwei weit voneinander entfernten Bahnhöfen geschaffen werden. Dies sei auch im Sinne einer „echten“ Verkehrswende.

NAH.SH: Im Ratekau soll im Zuge des Ausbaus der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ein neuer Halt entstehen. In Neukirchen sehen wir kein ausreichendes Potential für einen zusätzlichen Halt.

1.11.3 Linienführung

Seitens der Teilnehmenden wird der Wunsch geäußert, dass der RB 85 auch samstags statt in Ahrensburg auch in Bargteheide halten sollte. Fahrgäste aus Ahrensburg müssten dann nur 5 Minuten früher die RB81 bis Bargteheide nehmen, alle anderen Fahrgäste aus der RB81 8:11 ab Hamburg Hbf würden dann ohne Zeitverlust statt in Ahrensburg in Bargteheide in den RE85 umsteigen. Dafür wäre Bargteheide zusätzlich direkt nach Timmendorfer Strand, Sierksdorf (Hansa-Park...) und Fehmarn angebunden. Das würde Fahrgästen aus Bargteheide 2x Umsteigen (Bad Oldesloe und Lübeck) und 30 min. Fahrzeit je Richtung sparen und damit die Bahn gegenüber dem Auto erst konkurrenzfähig machen. Dagegen wird jedoch von anderen angeführt, dass der Plan nicht sinnvoll sei, da der RE 85 und RE 80 sehr kurz aufeinander folgende Fahrplanlagen hätten, so dass eine unterschiedliche Haltabfolge dazu führen könnte, dass der eine Zug den anderen bei Bargteheide oder Ahrensburg behindert.

NAH.SH: Unter der Liniennummer RB 85 verkehrt im Sommer ein Zugpaar Hamburg - Fehmarn. Ab September 2022 wird die Strecke nördlich von Neustadt baubedingt bis zur Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung gesperrt, sodass dieser Zug dann entfällt. Daher wird von einer Anpassung der Fahrpläne verzichtet.

1.12 RE 1: Hamburg Hbf – Schwerin – Rostock

1.12.1 Ausstattung und Design

Ein*e Teilnehmer*in spricht sich für eine leuchtende Bahnsteigkante basierend auf der aktuellen Zugauslastung aus.

NAH.SH: Ein derartiger Ausbau ist derzeit aus finanziellen Gründen nicht vorgesehen.

1.12.2 Taktung

Es wird sich für ein Halbstunden-Takt tagsüber sowie abends Stundentakt auf der Strecke Hamburg – Büchen ausgesprochen. Die Fahrplanlücke am Abend zwischen 21.21 Uhr und 22.54 Uhr wird als besonders groß aufgeführt. Oft warte der RE 4321 noch auf Anschlussfahrgäste aus dem Fernverkehr, wodurch aus der 90-Minuten-Lücke schon fast 2 Stunden werden. Außerdem solle überlegt werden, am Wochenende einen Frühzug wie in der Woche (z. B. RE4300, Ankunft HH Hbf 5:18 Uhr) nach Hamburg Hbf anzubieten. Denn auch am Wochenende gäbe es berufstätige Menschen, die ihren Arbeitsplatz vor/um 6 Uhr erreichen müssten, was bisher nicht möglich sei. Auch wenn in den letzten Jahren das Angebot des RE1 stetig ausgebaut wurde, so gäbe es immer noch erhebliche Angebotslücken, die es auf anderen Pendlerstrecken im Hamburger „Achsenkonzept“ so nicht gebe. Gegebenenfalls könnte es eine Lösung sein, den Wochenend-Frühzug immerhin ab Büchen fahren zu lassen, wenn es sich ab Schwerin nicht lohne. Und was die Abendbedienung angeht, wäre es eventuell eine Möglichkeit, den RE 4321 wirklich auch planmäßig 2 Stunden nach dem RE 13027 fahren zu lassen und mittig dazwischen immerhin einen Kurzläufer nach Büchen einzuschieben. Damit würde man den Fahrgästen aus dem Fernverkehr eine Anschlusssicherung bieten, gleichzeitig aber den Fahrgästen, die zwischen 13027 und 4321 reisen möchten, eine passende Lösung bringen und dennoch bedarfsgerecht fahren, da dieser zusätzliche Zug dann nur bis Büchen führe.

NAH.SH: NAH.SH, HVV und der mecklenburgische Aufgabenträger VMV bereiten eine Neuausschreibung der Linie RE 1 ab Dezember 2025 vor. In diesen Rahmen werden wir versuchen, die vorgeschlagenen Verbesserungen zu berücksichtigen.

Zusätzlich werden weitere Vorschläge aufgeführt:

- auf dem Streckenabschnitt Hamburg - Büchen montags bis freitags den 30-Minuten-Takt in der morgendlichen Hauptverkehrszeit um eine Stunde und in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit um zwei Stunden zu verlängern.
- auf dem Streckenabschnitt Hamburg - Büchen samstags und sonntags einen durchgehenden Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt einzuführen, wie

derzeit schon auf der RE-Linie 7 Kiel - Hamburg und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 auch auf der RE-Linie 8 Hamburg - Lübeck angeboten.

- die Abfahrt ab Hamburg Hbf um 22.54 Uhr, an Büchen um 23.27 Uhr, an Schwerin Hbf um 0.18 Uhr, an Rostock um 1.18 Uhr in die Taktlage ab Hamburg Hbf um 22.21 Uhr, an Büchen, an Schwerin Hbf um 23.46 Uhr, an Rostock um 0.50 Uhr zu verlegen und ein neues RE-Zugpaar Hamburg Hbf ab 23.21 Uhr, an Büchen um 23.52 Uhr, ab Büchen um 0.07 Uhr, an Hamburg Hbf um 0.38 Uhr einzuführen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.13 RE 4: Lübeck Hbf – Bad Kleinen – Ueckermünde/Stettin

1.13.1 Taktung

Auf der Strecke wird vorgeschlagen, die Abfahrt ab Lübeck Hbf um 6.02 Uhr, an Bad Kleinen um 6.56 Uhr auch samstags und sonntags anzubieten, um die Taktlücke von 120 Minuten samstags und sonntags morgens zu schließen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich sinnvoll und auch mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs sind Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.13.2 Linienführung

Nach dem Deutschland-Takt wünscht sich ein*e Teilnehmer*in den Beginn des RE anstelle von Bad Kleinen in Rostock.

NH.SH: Die Strecke Lübeck –Bad Kleinen soll bis Ende des Jahrzehnts elektrifiziert werden. Es wird geprüft den RE 4 dann bis Rostock zu verlängern.

1.14 RE 6/RB 62: Westerland – Hamburg-Altona/Heide – Itzehoe

1.14.1 Ausstattung und Design

Über die Ausstattung der RE 6 und RB 62 wurde hauptsächlich in Bezug auf die Akku-Flirttriebwagen und die störanfälligen 245 Züge gesprochen. Im nördlichen, noch nicht elektrifizierten Teil des Marschbahns / RE 6, sollten mehr Akku-Flirttriebwagen eingesetzt werden, um diese Strecke zu überbrücken. Jedoch verweisen einige Teilnehmer*innen auf die nur begrenzte Reichweite dieser Züge und sagen, dass eine Oberlandleitung idealerweise auf diesem Teil der Strecke eingebaut werden muss, um mit Zuverlässigkeit die Anzahl an Triebwagen zu reduzieren. Zwei Teilnehmer*innen wünschen sich, dass Zweikrafttriebwagen in Deutschland zugelassen werden. Außerdem müsse geprüft werden, dass die Akku-Flirttriebwagen mit den bestehenden Doppelstocktriebzügen kompatibel sind.

NAH.SH: Beim RE 6 handelt es sich um sehr lange und schwere Züge mit einer hohen Fahrgastnachfrage. Zudem ist eine sehr lange Strecke ab Itzehoe bis Westerland ohne Oberleitung, sodass eine Nachladung für Akku-Züge nicht möglich ist. Derzeit gibt es für diesen Anwendungsbereich leider keine praxistauglichen Züge mit alternativen Antrieben.

Die 245-Loks der Marschbahn seien sehr störanfällig. Sie nehmen wahr, dass die Übernahme dieser Züge im Verkehrsvertrag festgelegt worden ist, aber bemängeln ein stabileres Störungskonzept auf den Strecken, wo die 245-er eingesetzt sind.

NAH.SH: Die Flotte der Baureihe 245 wird derzeit mit zusätzlichen Loks ergänzt. Diese Verstärkung soll langfristig fortgesetzt werden.

1.14.2 Taktung

Zur Taktung der RE 6 nach Deutschlandtakt gab es regen Austausch. Auch wenn diese Taktung von einigen Teilnehmer*innen gewünscht ist, fragen andere inwiefern der Deutschlandtakt schließlich als Idealvorstellung dient. Sie begründen ihre Skepsis durch die häufige Nutzung von Mischverkehr auf der RE 6, welche sich mit dem Deutschlandtakt nicht gut verknüpfen ließe. Im Gegenteil

schlägt eine*r Teilnehmer*in vor, der RE 11000 von Hamburg nach Westerland im Deutschlandtakt um 4:29 täglich zu fahren, um beim RB 11900 einzusparen und den Takt einigermaßen zu ermöglichen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitung ist grundsätzlich sinnvoll und mittelfristig gewünscht. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

Die häufige Verspätung auf der RE 6, insbesondere ab Niebüll, soll mit Verspätungspuffer in die Umsteigeknoten oder einem geänderten Takt gelöst werden. Vorgeschlagen wurde die komplette RE 6 zwischen Westerland und Husum auf die Minutenlage des RE 11029 umzustellen. Eine*r andere Teilnehmer*in schlug vor, alle Züge erst mit über 25-Minuten Verspätungen bereits in Elmshorn statt Altona zu wenden, beziehungsweise zu enden. Am Beispiel der RE11034 und RE11035, startet der RE11034 manchmal mit 45 Minuten Verspätung aus Altona aufgrund von Verspätungen der RE11035. Wenn der Zug im Falle längerer Verspätungen bereits in Elmshorn wendet, könnten Reisende dort umsteigen und die Verspätung würde gekürzt. Dieser Kommentar wurde allerdings von einer/einem anderen Teilnehmer*in als nicht durchführbar wahrgenommen.

NAH.SH: Die Minutenlage des RE 11029 bedeutet, dass in dieser Stunde ein Autozug weniger als in anderen Stunden fahren kann. Im Ausnahmefall des RE 11029 ist die nicht anders möglich. Zudem hat der RE 11029 eine etwa 15 Minuten längere Reisezeit als andere Züge. Ganztägig wäre eine derartige Fahrlage daher eher unattraktiv und würde die Erreichbarkeit mit Autozügen massiv behindern.

Im Falle größerer Verspätungen wenden Züge des RE 6 heute vorzeitig in Elmshorn. Somit kann zumindest der Gegenzug Richtung Westerland wieder pünktlich verkehren und von Elmshorn gibt es viele Alternativverbindungen Richtung Hamburg. Dieses Prozedere erst ab 25 Minuten Verspätung durchzuführen würde bedeuten, auch die Gegenzüge wiederum um ca. 15 Minuten zu verspäten. Eine Stabilisierung der Betriebslage wäre dann über den Tag ausgeschlossen.

Außerdem werden folgende Vorschläge für die Taktung der RE 6/RE 61 eingereicht:

- Auf der RB 62 soll das Angebot im Streckabschnitt Heide – Itzehoe verbessert werden in dem:
- der Zug von Itzehoe nach Heide täglich um XX:04 fährt.
- die Abfahrt ab Husum fährt um 6:24, sowie ab Heide um 8:08. Am Sonntag soll es eine Abfahrt ab Itzehoe um 6:11 sowie um 8:11 geben.

NAH.SH: Eine Abfahrt zur Minute 04 in Itzehoe ist nicht möglich, weil dann der Zug nicht mehr rechtzeitig vor dem folgenden RE 6 in Heide ankäme und damit diesen Zug verspäten würde. Zusätzliche Züge sind aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs im derzeitigen Umfeld leider nicht möglich.

- Die Züge von Westerland sollen um 4:27 statt 4:22 beginnen, und dafür die RBS um XX:57 nach Husum und den Fernverkehr ab Westerland um XX:09.

NAH.SH: Die RB um 4:22 Uhr ab Westerland verkehrt in Westerland und Hamburg exakt in der Taktlage des Tagesverkehrs. Aufgrund der geringeren Streckenbelegung zu dieser frühen Verkehrszeit und nicht erforderlichen Kreuzungen mit Gegenzügen kann dieser Zug bei gleicher Fahrzeit Hamburg - Westerland zusätzliche Halte bedienen.

- Die Nutzung der RE 6 von Urlaubern soll ermöglicht werden, in dem die Sprinterzüge ab Westerland um 8:52 und 9:52, statt nachmittags, abfahren.

NAH.SH: Der Sprinterzüge der Linie RE 60 sind speziell für Tagesausflügler aus dem Raum Hamburg nach Westerland konzipiert und fahren daher morgens auf die Insel und abends zurück. Für Urlauber aus dem Bundesgebiet stehen die gegenläufig zum RE 60 verkehrenden IC-Züge der DB Fernverkehrs AG zur Verfügung, die vormittags die Insel verlassen und nachmittags auf die Insel fahren.

1.14.3 Anschlüsse und Verbindungen

Insbesondere soll die Anschlussverlässlichkeit an den Zügen nach Dänemark und nach Sylt erhöht werden. Dafür soll es mehr Umsteigezeit in Niebüll geben, um den RB 66 nach Tønder/Esbjerg nach einer verspäteten

Abfahrt aus Hamburg zu erreichen. Um nach Sylt zu kommen, braucht es weitere Anschlusszüge an dem „Kulturzug“ von Hamburg nach Husum. Momentan haben sowohl Urlauber als auch Bewohner der Insel oft einstündige Wartezeiten. Die Anschlussverlässlichkeit der RE 6 in Husum zur RE 74 soll außerdem durch eine Umstellung der RE 6 an die Minutenlage des RE 11029 erhöht werden.

NAH.SH: Leider ist eine Verlängerung der Anschlusszeiten in Niebüll nicht möglich, ohne die Fahrplanstruktur grundsätzlich zu verändern.

Vor dem Hintergrund der beschränkten finanziellen Mittel sehen wir derzeit keinen ausreichenden Bedarf für eine Verlängerung des Kulturzuges.

Zur Umstellung des RE 6 auf die Minutenzeit des RE 11029 siehe oben.

Es wurde auch über die Einbindung der RB 65 und RE 6 diskutiert. Auch wenn eine bessere Verbindung gewünscht sei, merkte eine*r andere Teilnehmer*in an, dass die Einbindung nur schwer möglich sei, weil der RB 65 nicht nach Takt fährt.

NAH.SH: Die RB 65 verkehrt unter Berücksichtigung des Fährfahrplans Dagebüll - Föhr/Amrum und kann daher nicht in den RE 6 eingebunden werden.

1.14.4 Bedienhäufigkeit

Westerland soll häufiger bedient werden. Vorgeschlagen wurde eine Verlängerung des Zugs von Husum nach Westerland für die aus Hamburg fahrende Züge um 22:40 und/oder um 23:45, insbesondere an dem Wochenende.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitung aufgrund der Finanzierungssituation des im derzeitigen Umfeld leider nicht möglich.

Die Sprinterzüge sollen außerdem auch am Samstag und Sonntag angeboten werden, um die Anreise nach Sylt zu erleichtern.

NAH.SH: Die Sprinterzüge verkehren bereits an Samstagen und Sonntagen.

1.14.5 Auslastung

Im Sommer ist die Kapazität vormittags von Westerland nach Hamburg sehr knapp. Die Sprinterzüge sollten deswegen besser an die Bedürfnisse des Tourismus in Nordfriesland angepasst werden und häufiger fahren.

NAH.SH: Die Sprinterzüge sind speziell auf die Bedarfe der Tagesausflügler nach Westerland abgestimmt und sorgen damit für Entlastung in den Taktzügen. Für den Fernreise-Tourismus verkehren touristische IC-Züge der DB Fernverkehrs AG.

1.14.6 Haltestellen

Zu den Haltestellen wurden drei konkrete Vorschläge eingereicht:

- Einen Neubau der Bahnsteig von Gleis 4 Richtung Norden in Niebüll

NAH.SH: Der Bahnsteig an gleis 4 wurde vor wenigen Jahren bereits erneuert, so dass kurzfristig keine weitere Maßnahme ansteht.

- Ein neues Bahnschild an der Haltestelle Süderlügum (dieses ist jedoch für den RB 66)

Siehe Antwort bei der RB 66

- Die Bebauung einer geschützteren Wartebereich am Bahnhof Altona.

NAH.SH: Der Bahnhof Altona wird mittelfristig durch einen neuen Bahnhof in Altona-Nord ersetzt. Daher werden am jetzigen Bahnhof Altona keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen.

1.14.7 Linienführung

Die Strecke des Marschbahn zwischen Elmshorn und Heide soll zukünftig begradigt werden, um die benötigte Fahrzeit auf der Gesamtstrecke zu verkürzen. Weiterhin könnte die Altbaustrecke für den Regionalverkehr weiterverwendet werden.

NAH.SH: Die Strecke Elmshorn - Heide ist sehr umwegig. Eine Verkürzung ist jedoch allenfalls langfristig denkbar.

In Bezug auf die RE 6 und RB 62 wollten viele Teilnehmer*innen auch über die RB 65 und RB 66 diskutieren, was auffallend herausstach.

1.15 RE 7/RE 70/RB 77: Flensburg/Kiel Hbf – Hamburg Hbf

1.15.1 Ausstattung und Design

Zusammenfassend wurden folgende Vorschläge und Anmerkungen zur Ausstattung der Züge auf dieser Strecke vermerkt:

- der DB verfüge nicht über genügend Twindexx, um alle RE7/RE70 Verbindungen fahren zu können. Bis die Twindexx ausreichend zuverlässig zur Verfügung stehen, sollen einige RE7 nicht in Neumünster geflügelt werden, sondern einen Umstieg entweder Richtung Flensburg oder Richtung Kiel im Fahrplan angeboten werden (am besten an gegenüberliegenden Bahnsteigen). Dadurch kann auf diesen Verbindungen auch ein Zug mit alten Doppelstock-Wagen verkehren. Dies würde eine Verspätungsursache größtenteils vermeiden.

NAH.SH: Zur Stabilisierung der Fahrzeuglage des RE 7/ RE 70 setzt die DB Regio beim RE 7 bereits verstärkt Doppelstockwaggons mit Loks ein. Die Verfügbarkeit der Twindexx Triebwagen hat sich dadurch bereits sehr verbessert.

- Das Flügelkonzept sollte nach Jahren immer noch für Verwirrung und Verzögerung im Betriebsablauf. NAH.SH solle einen Pilotversuch starten und an den sogenannten Hauptknoten PUSHER einsetzen, die proaktiv die Fahrgastströme lenken und Einstiegsverzögerungen vermeiden. Als Beispiel morgens Richtung Hamburg 6:00 - 09:00 Uhr an den Knoten Neumünster-Elmshorn Hamburg HBF/ Dammtor nicht notwendig, da nur Ausstieg. Abends Richtung Kiel - Flensburg 16:00 - 19:00 Uhr an den Knoten Hamburg HBF - Dammtor Elmshorn/ Neumünster nicht notwendig, da nur Ausstieg der Pendler.

NAH.SH: Nach den Auswertungen der NAH.SH funktioniert die Flügelung der Linie RE 7 in Neumünster sehr zuverlässig. Für spezielle PUSHER sehen wir derzeit

keine Veranlassung, da insbesondere zu den genannten Zeiten vor allem Pendler unterwegs sind, die eine gewisse Routine im Bahnfahren haben sollten.

- Die Reaktivierung von Flensburg-Weiche sollte umgesetzt werden.

NAH.SH: Eine isolierte Reaktivierung des Halts Flensburg-Weiche für den RE 7 ist derzeit nicht vorgesehen. Eine Reaktivierung von Flensburg-Weiche macht aus Sicht der NAH.SH nur im Kontext einer größeren Neuordnung des Bahnknotens Flensburg Sinn (Stichworte Reaktivierung Flensburg – Niebüll, Fernbahnhof Weiche und Wiederinbetriebnahme Hafensbahn Flensburg mit einem neuen innenstadtnahen Halt).

- Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Kiel: Die Fernverkehrszüge sollten für den Nahverkehr freigegeben werden. Freigabe sei günstiger als das Verkehren zusätzlicher Züge

NAH.SH: Eine Freigabe des Fernverkehrs für Nahverkehrsfahrkarten obliegt der eigenwirtschaftlichen Entscheidung der DB Fernverkehrs AG.

- Ab Dezember 2022 die Doppelstockwagen, die bei Fahrzeugwechsel des RE 80 erfolgt, teilweise auf den RE 70 anzuwenden, um dort die Fahrzeugsituation zu entzerren und die benötigten Fahrzeugreserven für die WLAN-Aufrüstung der Twindexx sowie das Redesign der Married-Pair-Wagen umzusetzen.

NAH.SH: Die Züge des RE 70 werden bereits mit zusätzlichen Doppelstockwagen verstärkt.

- Grundsätzlicher Wunsch zur Nachrüstung der WLAN-Verfügbarkeit auf der Strecke in allen Zügen

NAH.SH: Wir bereiten derzeit zusammen mit der DB Regio AG eine entsprechende Umrüstung vor. Ein genauer Umsetzungszeitpunkt steht jedoch noch nicht fest.

- Das Flügelkonzept beim RE 7 sollte so schnell wie möglich aufgegeben werden

NAH.SH: Das Flügelzugkonzept in Neumünster hat sich unserer Sicht betrieblich und wirtschaftlich bewährt.

Zudem wird die leuchtende Bahnsteigkante, die eine günstigste Warteposition für Fahrgäste anzeigt und eine bessere Zugabfertigung ermöglicht, positiv hervorgehoben.

NAH.SH: An den größeren Bahnhöfen wird bei den langen RE-Zügen bereits die Position der Wagen über die Bahnsteiganzeige kenntlich gemacht. Die technisch sehr aufwendige und teure Umrüstung vieler Bahnsteige mit beleuchteten Bahnsteigkanten halten wir jedoch nicht für erforderlichlich.

1.15.2 Taktung

Die Teilnehmer*innen wünschen sich einen dichteren (20 Minuten-) Takt zwischen Kiel und Neumünster, da dort bisher zwischen zwei Zügen eine Wartezeit von circa 38 Minuten herrscht. Es wird kritisiert, dass sich morgens die Züge 6:28 RE7 und ICE 6:32 in Neumünster und 7:28 /7:32 blockieren. Der Taktabstand sei zu kurz und zusätzlich führen die Twindexx oft nicht mit maximaler Geschwindigkeit, was weitere Verzögerungen erzeuge. Außerdem gebe es dauerhafte Verzögerungen bei der Abfertigung in Kiel.

NAH.SH: Die Taktlage der Züge RE 7 und RE 70 zwischen Neumünster und Kiel ergibt sich aus den möglichen Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn und der Anzahl der Unterwegshalte. Einen 20-Minutentakt zwischen Neumünster und Kiel ist derzeit nicht vorgesehen.

Die RE-Züge um 6:28 und 7:28 Uhr ab Neumünster finden zu den normalen stündlichen Taktzeiten statt. Die direkt dahinter folgenden ICE-Abfahrten entsprechen den Wünschen von DB Fernverkehr.

Es wird außerdem für eine Zusammenführung von RE 7 und RE 70 plädiert, mit Vereinheitlichung der Halte und einem zumindest annähernden 30-Minuten-Takt statt des bisherigen 20/40-Taktes. Konkret würde dies bedeuten, dass alle Züge – nicht nur die in Neumünster flügelnden – in Einfeld und Flintbek halten würden. Im Gegenzug würden die in Neumünster flügelnden Züge ebenso in Wrist halten. Wenn parallel die RB 71 bis Neumünster verlängert werden würde, könnten die RE-Züge dafür im Gegenzug den Halt in Brokstedt auslassen. Mit diesem hier genannten Konzept (unter Einbeziehung einer Verlängerung der RB 71) würde man diese Vorgabe weiterhin einhalten, da die Fahrzeiten sogar exakt angeglichen werden würden. Die Attraktivität des ÖPNV in den oben genannten Fällen durch Wegfall von Wartezeiten in Neumünster und eine effektive Verdoppelung des Fahrplanangebotes in Wrist,

Einfeld und Flintbek würden massiv erhöht werden. Außerdem solle die Priorität bei Strecken außerhalb von Ballungsräumen darin liegen, die Taktungen zu verdichten, da dies für die Nachfragesteigerung im ÖPNV am effektivsten sei.

NAH.SH: Die Fahrlage der Linien RE 7 und 70 ergibt sich aufgrund der verfügbaren Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn. Dadurch ist in etwa eine Verteilung in einem Raster von 20/40 Minuten vorgegeben. Weitere Halte würden die Fahrzeit Kiel –Hamburg spürbar verlängern und sind daher nicht vorgesehen. Eine Führung der Linie RB 71 nach Neumünster ist nicht möglich, da diese in Zukunft nach Kellinghusen fahren soll.

Zudem liefert ein*e Teilnehmer*in konkrete Vorschläge:

- auf dem Streckenabschnitt Flensburg - Neumünster solle täglich eine Abfahrt ab Flensburg um 3.15 Uhr, an Neumünster um 4.22 Uhr und eine Abfahrt ab Neumünster um 4.32 Uhr, an Flensburg an 5.40 Uhr angeboten werden, so dass Langstrecken-Pendler aus Richtung Flensburg den Knoten Hamburg Hbf vor 5.30 Uhr und Pendler aus Richtung Neumünster die Stadt Flensburg vor 6.00 Uhr erreichen können. (Zum Vergleich: Erste Ankunft aus Richtung Neumünster in Flensburg derzeit um 6.42 Uhr, erste Ankunft aus Richtung Kiel in Flensburg derzeit um 5.37 Uhr)
- auf dem Streckenabschnitt Kiel - Hamburg montags bis freitags eine Abfahrt ab Neumünster um 5.02 Uhr, an Kiel Hbf um 5.25 Uhr sowie die Abfahrt ab Hamburg Hbf um 7.19 Uhr, an Kiel Hbf um 8.32 Uhr auch sonntags anzubieten, so dass im Streckenabschnitt Neumünster - Kiel montags bis freitags ab 4.30 Uhr sowie samstags und sonntags ab 7.30 Uhr ein angenäherter 30-Minuten-Takt angeboten werde
- mit den vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen samstags und sonntags von Hamburg Hbf aus sowohl nach Kiel als auch nach Lübeck ab 7.00 Uhr ein 30-Minuten-Takt anzubieten.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.15.3 Anschlüsse und Verbindungen

Die Teilnehmer*innen äußern, dass die Züge in Kiel schon nach der ersten Station (Flintbek) teilweise +3 Minuten Verspätung haben und diese immer größer wird auf dem Streckenverlauf. Der Flensburger Teil steht meistens sehr pünktlich in Neumünster und wartet immer auf den Kieler Teil. Diese Verspätungen sollen im nächsten Fahrplan berücksichtigt werden. Ein*e Teilnehmer*in merkt an, dass der RE 21052 (linienübergreifend) oft verspätet sei und deshalb werktags der Busanschluss in Schleswig Richtung ZOB verpasst werde und 20 Minuten auf den nächsten gewartet werden müsste. Es folgt die Bitte um Behebung des Problems.

NAH.SH: Teilweise kann es durch Langsamfahrstellen oder nicht voll funktionsfähige Triebwagen zu Verzögerungen kommen, die dann nicht immer im weiteren Verlauf der Fahrt aufgeholt werden können. Grundsätzlich sind die Fahrzeiten aber so bemessen, dass sie von voll funktionsfähigen Zügen mit ausreichend Reserve sichergestellt werden können.

1.15.4 Bedienhäufigkeit

Hier äußern die Teilnehmenden in den Abendstunden ab Kiel den Wunsch, dass zwei Züge pro Stunde in Richtung Hamburg zumindest bis Neumünster verkehren sollen. Außerdem soll auch in kleineren Bahnhöfen wie Flintbek oder Einfeld mehr als einmal pro Stunde eine Zugverbindung angeboten werden.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.15.5 Auslastung

Die Auslastung im RE7 im vergangenen Jahr wurde als zu hoch eingestuft, Abstände konnten nicht mehr eingehalten werden aufgrund zu vieler Fahrgäste.

NAH.SH: Es sind nicht genügend Fahrzeuge vorhanden, um auch während einer Pandemie dieselbe Zahl an Fahrgästen mit deutlich vergrößerten Abständen wie außerhalb einer Pandemie befördern zu können.

1.15.6 Haltestellen

Zur Ermöglichung weiterer Verbindungen wären weitere Halte des RE7 in Pinneberg wünschenswert, um so schnelle Anschlüsse an die RB71 zu ermöglichen. Konkret solle das umgesetzt werden für: RE7 mit Ankunft Hamburg Hbf um 16:15 Uhr und RE7 mit Abfahrt Hamburg Hbf um 20:43 Uhr. Zudem bemängelt, dass früher der RE7 bis ins dänische Padborg fuhr und dies gern wieder aufgenommen werden soll. Alternativ könne der IC nach Dänemark bis Padborg für den NAH.SH-Tarif freigegeben werden.

NAH.SH: RE-Halte finden in Pinneberg nur in Ausnahmefällen statt und sind speziell auf die Bedürfnisse der Pendler von Pinneberg nach Norden abgestimmt. Eine Ausweitung der Halte ist nicht vorgesehen.

Der RE 7 wurde vor einigen Jahren von Padborg nach Flensburg zurückgezogen und im Gegensatz die dänischen Züge von Padborg nach Flensburg verlängert, da Flensburg ein besserer Brechpunkt für die grenzüberschreitenden Verkehre ist.

1.15.7 Linienführung

Die Teilnehmer*innen sprechen sich für eine Verlängerung der RB 71 bis Neumünster aus, da diese Verlängerung der RB 71 dann die Bedienung Brokstedts übernehme, wodurch der jetzige RE 70 sich dort einen Halt sparen könnte, welcher damit bezüglich der Fahrzeit einen der beiden zusätzlichen Halte in Einfeld und Bordesholm ausgleichen würde. Gleichzeitig erhielte der RE 7 ebenfalls nur einen zusätzlichen Halt in Wrist, womit auch der Punkt der Fahrzeitgleichheit zwischen RE 7 und RE 70 bedient wäre.

NAH.SH: Die Linie R 71 soll nach Kellinghusen verlängert werden und kann daher nicht den Halt Brokstedt bedienen. Zu den weiteren Argumenten siehe oben.

Zudem solle der RE 7 im Abschnitt zwischen Hamburg und Flensburg nur noch zweistündlich fahren. Dafür sollte eine Fernverkehrsverbindung mit den derzeitigen RE-Halten bestellt werden, die zweistündig zwischen Flensburg und Hamburg gefahren wird. Anschließend würde die Linie außerhalb von Hamburg weitergeführt werden (siehe Beispiel Niedersachsen mit der

Zugverbindung zwischen Norddeich und Bremen). Weiterhin solle zur Entlastung der Marschbahn die Reaktivierung der Strecke Flensburg-Niebüll angegangen werden. Die Strecke des RE 7 könnte demnach nach Niebüll verlängert werden, sofern die Strecke elektrifiziert werde. Die Reaktivierung der Strecke von Flensburg-Niebüll ist überfällig, da die Fahrzeiten des sogenannten Schnellbus auf dieser Strecke unattraktiv seien. Zudem wäre auch für den Güterverkehr von Flensburg nach Sylt die Strecke interessant.

NAH.SH: Da der RE 7 südlich von Neumünster bis Hamburg nur noch in Elmshorn hält, verkehrt er dort bereits fernzugartig. Ein Ersatz des RE 7 nördlich von Neumünster durch einen Fernzug würde bedeuten, dass dieser entweder alle bisherigen Halte bedienen muss oder nicht mehr jeder RE-Halt stündlich bedient wird. Beides halten wir nicht für zielführend. Eine Ausweitung des eigenwirtschaftlichen schnellen Fernverkehrs von Flensburg würden wir jedoch sehr begrüßen.

Eine Reaktivierung der Strecke Niebüll – Flensburg ist im Landesnahverkehrsplan langfristig berücksichtigt. Fahrzeittechnisch sind jedoch mit einer Verlängerung der RE 7 bis Westerland keine zur Marschbahn konkurrenzfähigen Fahrzeiten zu erzielen.

1.16 RE 8/RB 81/RB 86: Lübeck Hbf – Hamburg Hbf /Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf

1.16.1 Ausstattung und Design

Die Teilnehmer*innen begrüßen die kommenden Stadler Kiss-Züge ab 2022 und die zusammenhängenden Laptop-Steckdosen. Außerdem wünschte sich eine Teilnehmerin die Einrichtung von Sonderbereichen für allein reisende Frauen, wie auf den Metronom Zügen.

NAH.SH: Die neuen Fahrzeuge werden über Steckdosen in beiden Wagenklassen verfügen. Sonderbereiche für alleinreisende Frauen sind nicht vorgesehen.

1.16.2 Taktung

Die Hinweise bezüglich der Taktung dieser Linien waren hauptsächlich einzeln geäußert, mit der Ausnahme von einer mehrfachen Anerkennung der vorgesehenen

verdichteten Taktung abends sowie den bereits eingesetzten halbstündigen Takt am Wochenende seit Dezember 2020.

Trotzdem wird auf eine Taktverdichtung schon vor 2022 von einigen gehofft. In der Diskussion wurde sich dazu ausgetauscht, inwiefern so eine Verdichtung kurzfristig möglich sei. Jedoch sind folgende Problemstellen und mögliche Lösungen identifiziert worden:

- Die Taktlücke nach 22:00 zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf zu schließen. Der Zug ab Hamburg Hbf könnte zusätzlich um 21:34 oder ab 22:34 fahren.
- Zur Schließung der Taktlücke ab Hamburg Hbf um 23:00 könnte die Abfahrt des RE 21438 auf 23:07 vorgezogen werden, um so in den Takt des RE 8 integriert zu werden.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

Auf der RB 81 sind zwei Wünsche erkennbar. Ab Bargtheide ist ein beschleunigter Zug, ohne Halt zwischen Rahlstedt und Ahrensburg, zu prüfen. Durch diese Änderungen würden die Fahrgäste aus Ahrensburg und Bargtheide eine schnellere Verbindung nach Hamburg erhalten. Weitere Vorschläge ergeben sich in Bezug auf die nur begrenzte Möglichkeit, einen weiteren Halt in Bargtheide durchzusetzen. Um die Verbindung mit Bargtheide zu verbessern, wurde es vorgeschlagen, den RB 81 um XX:11 ab Hamburg bis Bad Oldesloe durchfahren zu lassen und jenen um XX:41 ab Hamburg in Bargtheide zu enden.

NAH.SH: Beschleunigte Züge sind auf der Linie RB 81 derzeit nicht vorgesehen.

Ein Tausch der Linien mit Abfahrt zur Minute 11 und 41 ist nicht vorgesehen. Die Züge mit Abfahrt zur Minute 41 in Hamburg kommen in Bad Oldesloe so an, dass dort gute Umsteigemöglichkeiten zur RB 82 nach Neumünster und zum RE 8 nach Lübeck bestehen. Insbesondere die Umsteigemöglichkeiten nach Neumünster wären bei einem Tausch nicht mehr gegeben.

Für die RB 86 Linie wurde konkret vorgeschlagen, die Abfahrten ab Lübeck Hbf um 5:03 sowie ab Travemünde

um 5:34 auch am Wochenende anzubieten, sowie die Abfahrt ab Lübeck Hbf ab 6:03 sowie ab Travemünde um 6:34 Uhr auch am Sonntag anzubieten.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.16.3 Anschlüsse und Verbindungen

In Bad Oldesloe soll es eine Anschlussgarantie für die Verknüpfung der RE 8 und RB 81 nach Hamburg geben. Am besten soll auf verspätete RE 8 Züge aus Lübeck in Bad Oldesloe gewartet werden, um eine bessere Verbindung nach Hamburg anzubieten.

NAH.SH: Bis zu einem gewissen Umfang kann in Bad Oldesloe auf verspätete Anschlusszüge gewartet werden.

Außerdem sei laut der Teilnehmer*innen der RE 8 ein wichtiger Zubringer zu den Fernverkehrszielen in Hamburg. Die Anschlüsse an verschiedenen ICE, insbesondere Richtung Süden, wurde teilweise als nicht ausreichend, bzw. unzuverlässig bemerkt. In dieser Diskussion wurde ebenso wahrgenommen, dass nicht alle ICE Anschlüsse in Hamburg garantiert werden könnten, jedoch wurde vorgeschlagen, die Sprintzüge aus Lübeck nach Hamburg um 6:35 und 7:35 wieder einzuführen, um zumindest die frühere Fernverkehrsanschlüsse durch eine verdichtete Taktung zu erleichtern. Die Fernverkehrsverbindungen wurden auch als Argument gegen zusätzliche Haltestellen der RE 8 verwendet.

NAH.SH: In Hamburg bestehen Anschlüsse an den Fernverkehr in mehrere Richtungen. Das Fahrplangerüst der Linien RE 8 und RE 80 ist vor allem auf die Nahverkehrsanschlüsse in Lübeck und Bad Oldesloe ausgerichtet. Die Ausrichtung auf Fernverkehrsanschlüsse in Hamburg ist daher nur in geringem Umfang möglich.

Die Sprinterzüge um 6:35 und 7:35 wurden zugunsten eines neuen Sprinters um 7:05 aufgegeben, da die Sprinterzüge in der Vergangenheit keine Entlastungswirkung für den am stärksten ausgelasteten Zug ab Lübeck um 7:08 hatten. Mit der neuen Fahrplange

um 7:05 kann dieser Zug deutlich besser entlastet werden.

In Bezug auf Verbindungen für Urlauber wurde Travemünde als wichtiger Anlaufpunkt bezeichnet. Um diese Verbindungen zu erleichtern, wünschte sich eine*r Teilnehmer*in eine bessere Verknüpfung der RE 86 mit dem RB 81.

NAH.SH: Mit Start des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2022 soll der RE 8 bis Travemünde Strand durchgebunden werden. Damit verbessert sich die Verknüpfung mit der RB 81 in Bad Oldesloe. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 war eine derartige Anpassung leider noch nicht möglich.

1.16.4 Auslastung

Der RE 8 und RE 80 wurde zu den Hauptverkehrszeiten als stark überlastet gekennzeichnet. Möglicherweise könnte es einen zusätzlichen Halt der RE 21444 bzw. 21446 nachmittags und des RE 21447 morgens in Bad Oldesloe geben.

NAH.SH: Die Züge wurden im Fahrplan 2021 umbenannt und fahren mittlerweile unter den Nummern 11447 (vormals 21447), 11446 (vormals 21446) und 11444 (vormals 21444). Alle 3 genannten Züge sollen eine Expressverbindung zwischen Hamburg und Lübeck herstellen und möglichst viele Fahrgäste aus Lübeck von den Taktzügen abziehen. Bei einem zusätzlichen Halt in Bad Oldesloe wäre dieser Effekt nicht mehr gegeben.

1.16.5 Haltestellen

Am häufigsten würde über einen Halt des RE 8 in entweder Bargtheide oder Ahrensburg gesprochen. Es würde für einen Halt in Ahrensburg argumentiert wegen der größeren Anwohnerzahl der Stadt und dessen Funktion als Knotenpunkt für mehrere Strecken. Es wurde sich aber überwiegend für einen Halt in Bargtheide ausgesprochen. Dieser sei mit der Bedienung des Umlands verbunden und der Halt würde einen größeren „Zusatzeffekt“ erzeugen. Zusätzlich würde die Fahrzeit von und nach Hamburg von 32 auf 18 Minuten fast halbiert werden und damit die Zugfahrt deutlich attraktiver gegenüber dem Auto gemacht. Richtung

Lübeck wäre auch eine direkte Verbindung möglich, um die Fahrzeit von 38 Minuten auf 25 Minuten zu reduzieren und einen Umstieg zu sparen.

Viele sprachen sich ebenso gegen den zusätzlichen Halt aus. Unter anderem begründen diese Teilnehmer*innen deren Widerstand anhand der aktuellen hohen Auslastung der RE 8 und die Wichtigkeit, den RE 8 als Zubringer zum ICE nach München zu gewährleisten. Durch zusätzliche Haltestellen erhöhe sich die Möglichkeit von Verspätungen, so dass die „Express“-Funktion des RE 8 negativ beeinflusst werden würde.

NAH.SH: Zusätzliche Halte in Ahrensburg oder Bargtheide sind für die Linien RE 8 und RE 80 nicht vorgesehen. Beide Linien dienen dem Ziel die weiter von Hamburg entfernt liegenden Halte schnell an Hamburg anzubinden, während für Ahrensburg oder Bargtheide ein eigenes dichtes Angebot mit der Linie RB 81 besteht. Die Linie RB 81 soll zudem in den kommenden Jahren in Form der S4 massiv ausgebaut werden.

Zusätzlich wurde von einer/einem Teilnehmer*in gefragt, wann ein weiterer Haltepunkt für die RE-Züge auf der Grenze zwischen Moisling und Lübeck-Niendorf errichtet werden würde.

NAH.SH: In Lübeck-Moisling ist ein zusätzlicher Halt vorgesehen. Dessen Fertigstellung ist derzeit für 2024 geplant. Der Termin hängt jedoch vom weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung ab.

1.17 RE 72/RB 73: Flensburg – Kiel Hbf/ Eckernförde – Kiel Hbf

1.17.1 Ausstattung und Design

Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich an der Haltestelle Eckernförde eine leuchtende Bahnsteigkante. Im RE 74 gäbe es außerdem zu wenig Fahrgastraum. Dies stelle in Bezug auf die Pandemie eine unzumutbare Situation für die Reisenden dar.

NAH.SH: Beleuchtete Bahnsteigkanten sind derzeit nicht vorgesehen.

Die vorhandene Fahrzeugzahl ist leider nicht ausreichend, um unter den Bedingungen einer Pandemie allen Fahrgästen 1,5m Abstand zu ermöglichen.

1.17.2 Taktung

Es werden Fahrzeitverkürzungen auf der Fahrt von Kiel nach Flensburg (derzeit 1:14 Std.) gewünscht. Als Vorschlag dazu wird die Einrichtung eines zusätzlichen Regionalexpresses gemacht, der nur auf den Hauptverkehrshaltestellen hält.

NAH.SH: Der RE 72 hält bereits heute zwischen Eckernförde und Kiel nur an ausgewählten Stationen. Um diese Linie auch im Nordabschnitt zu beschleunigen, wäre eine zusätzliche Linie zur Bedienung der verbleibenden Stationen nötig. Dafür fehlt nach unserer Einschätzung derzeit die Nachfrage.

Darüber hinaus soll auf der Strecke der Anschluss an den RE 83 in Lübeck verkürzt werden (aktuell liegt dieser bei 26 Minuten). Somit würde auch die Fahrzeit von Flensburg nach Lübeck verkürzt werden. Diese beträgt derzeit 2:49 Stunden. Somit sollen die zwei größten Städte Schleswig-Holsteins eine bessere Verbindung erhalten.

NAH.SH: Die Umsteigezeit in Kiel in der Relation Flensburg - Lübeck lässt sich derzeit leider nicht verkürzen, da die Linien in anderen Bahnhöfen wichtige Knotenfunktionen übernehmen, die sich so leicht nicht anpassen lassen.

Weitere Vorschläge sind die Abfahrten ab Kiel Hbf um 5.43 Uhr und ab Flensburg um 5.04 Uhr sowie ab Eckernförde um 7.20 Uhr (an Kiel Hbf um 7.51 Uhr) auch sonntags anzubieten, um einerseits den Bedienungszeitraum auf der Bahnstrecke Kiel – Flensburg sonntags dem Bedienungszeitraum auf den Bahnstrecken Kiel - Husum und Kiel - Lübeck anzupassen und andererseits im Streckenabschnitt Kiel - Eckernförde in beiden Fahrtrichtungen ab 7.00 Uhr anzubieten.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.17.3 Haltestellen

Von den Teilnehmenden wird ein zusätzlicher Halt für den RE 72 in Kiel Hassee / Citti Park gewünscht. Außerdem solle aufgrund der zum Ort sehr günstigen Lage ein Bahnhalt in Neuwittenbek, gegebenenfalls mit Bau einer zweiten Bahnsteigkante reaktiviert werden.

In Anbetracht der Verkehrswende sollten hier die technischen Voraussetzungen (Streckengeschwindigkeit, Stellwerktechnik, Fahrzeuge) geschaffen werden, um Neuwittenbek wieder anzubinden. Ähnliches gelte für den neu zu errichtenden Bahnhof in Eckernförde-Süd. Hier stellte sich die Frage, wann dieser umgesetzt würde.

NAH.SH: Die Linie RE 72 soll eine schnelle Verbindung zwischen Flensburg, den Orten zwischen Flensburg und Eckernförde sowie Kiel darstellen. Daher hält dieser Zug nicht an allen Stationen zwischen Eckernförde und Kiel. Alternativ verkehrt die Linie RB 73 mit Halt auf allen Stationen. Der Halt in Neuwittenbek ist perspektivisch geplant, jedoch aufgrund der dafür baulich erforderlichen Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzbar.

1.18 RE 83/RB 84: Kiel Hbf – Lübeck Hbf – Lüneburg/ Kiel Hbf – Lübeck Hbf

1.18.1 Ausstattung und Design

Im Zugtyp Stadler Flirt der Strecke wird nach mehr Platz für die Fahrgäste gebeten, dementsprechend könnten mehr Wagen genutzt werden.

NAH.SH: Mit Betriebsstart der neuen Akku-Züge ist auf der Linie RE 83 der vermehrte Einsatz von Doppeltraktionen geplant.

1.18.2 Taktung

Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich, dass NAH.SH beim DB Fernverkehr zumindest zweistündlich einen Halt der ICE kurz nach halb ab Hamburg Hbf in Büchen bestellen sollte. Dadurch ergäben sich optimale Anschlüsse in Büchen aus Richtung Lübeck (an XX:49, ab je nach Stunde XX:56 oder XX:57), Gegenrichtung analog. Die Reisezeit Lübeck - Berlin verkürze sich so um 35 Minuten auf nur noch gut zwei Stunden, bis Spandau auf exakt 2 Stunden.

NAH.SH: Die ICE-Züge der Deutschen Bahn AG verkehren eigenwirtschaftlich. Es ist daher nicht möglich, für die NAH.SH bei diesen Zügen einen Halt zu bestellen.

Hinzu wird ein Halbstundentakt für notwendig angesehen, denn die Umsteigesituation in Büchen erfordere „Stabilität“: Fernzüge seien oft verspätet,

langes Warten auf die Anschlüsse werde nötig, Übereckverbindungen wären verlässlich praktikabel (Beispiele Hamburg-Büchen-Mölln und Lüneburg-Büchen-Berlin). Um die zusätzliche Kreuzung der Ferngleise in Büchen zu vermeiden, könnten die zusätzlichen Züge in Büchen jeweils gewendet werden. Dieser Vorschlag wird kritisiert, da er aus infrastrukturellen Gründen nicht umsetzbar sei.

NAH.SH: Ein Halbstundentakt ist derzeit aufgrund der beschränkten eingleisigen Infrastruktur zwischen Lübeck und Büchen nicht möglich.

Des Weiteren wird sich ein RE als Verstärker von Lüneburg nach Aumühle gewünscht. Dieser würde insbesondere die Pendler entlasten, welche in Büchen nicht mehr in den häufig überfüllten RE zusteigen müssten.

NAH.SH: Mittelfristig ist geplant, den RE 1 mit längeren Zügen zwischen Büchen und Hamburg in der Hauptverkehrszeit verkehren zu lassen.

Zudem solle der Ausbau des Halbstundentakts in Ascheberg, welcher einige Jahre verschoben wurde, endlich angegriffen werden. Auf der NAH.SH-Projekthomepage stehe der Ausbau jetzt für das Jahr 2021, auf der Bauprojekte-Seite der DB stehe der Ausbau für 2022 an. Die Frage kommt auf, ob sich wenigstens der Halbstundentakt ab Ascheberg schon vorziehen und früher umsetzen könnte. Dazu wäre ein barrierefreier Ausbau des Bahnhofes Ascheberg wünschenswert, oder wenigstens die Möglichkeit, bei der Haupttreppe einen Fahrradaufgang zu schaffen.

NAH.SH: Der Ausbau der Strecke Kiel - Lübeck verzögert sich leider immer wieder. Derzeit ist eine Fertigstellung im Dezember 2024 geplant. Ab diesem Termin ist eine halbstündliche Bedienung des Haltes Ascheberg möglich.

Außerdem solle der Halbstundentakt Kiel - Lübeck abends etwas verlängert werden, beispielsweise wenn der letzte RB 84 im Takt ab Kiel nicht um 20.05 fahren würde, sondern wenigstens auch noch um 21.05 Uhr. Selbiges wird auch für Lübeck gewünscht. Generell wird ein langfristiger Halbstundentakt gewünscht, auch um die teilweise langen Anschlüsse in Lüneburg von den Fernzügen (IC/ICE-Linie 26 z. B. 45Min Umsteigezeit) zu verbessern. Darüber hinaus sei die Reaktivierung von

Adendorf dringend geboten (hier wurde bereits schon Vorarbeit geleistet), ebenso die Reaktivierung der alten Bahnhalte in Pogeez und (nachrangig) Güster. Besonders Pogeez würde sehr von einer schnellen Anbindung nach Lübeck profitieren.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind für Dezember 2022 geplant. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist eine frühere Angebotsausweitung allerdings nicht möglich.

Die Reaktivierung des Haltes Adendorf wird in Regie des Landes Niedersachsen geplant. Eine Reaktivierung des Haltes in Pogeez wird von der NAH.SH für die Zukunft untersucht. Güster wird derzeit nicht näher geplant.

Konkret solle für den RB 84 montags bis freitags eine Abfahrt ab Preetz um 5.34 Uhr, an Kiel Hbf um 5.56 Uhr sowie samstags und sonntags eine Abfahrt ab Preetz um 7.34 Uhr, an Kiel Hbf um 7.56 Uhr eingerichtet werden, aus dem Grund, dass montags bis freitags (regulär) um 5.00 Uhr die Fahrgastnachfrage ab Preetz in Richtung Kiel bereits recht gut ist und um samstags und sonntags den 30-Minuten-Takt (in Kombination mit der RE-Linie 83) im Streckenabschnitt Kiel - Preetz in beiden Fahrtrichtungen bereits ab 7.00 Uhr anzubieten.

Für die RE-Linie 83 Lübeck - Lüneburg solle die Abfahrt ab Lübeck Hbf um 5.05 Uhr, an Lüneburg um 6.18 Uhr sowie ab Lüneburg um 5.45 Uhr, an Lübeck Hbf um 06.52 Uhr auch sonntags und sonntags eine Abfahrt ab Ratzeburg um 5.32 Uhr, an Lübeck Hbf um 5.52 Uhr angeboten werden, um den Bedienungszeitraum auf der Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg sonntags dem Bedienungszeitraum auf den Bahnstrecken Kiel - Husum und Kiel – Lübeck anzupassen.

NAH.SH: Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen sind grundsätzlich denkbar. Aufgrund der Finanzierungssituation des Nahverkehrs ist diese Angebotsausweitung im derzeitigen Umfeld allerdings nicht möglich.

1.18.3 Anschlüsse und Verbindungen

Konkret solle auf dieser Strecke die Anschlusszeit zum RE 72 nach Flensburg verkürzt werden. Aktuell beträgt die Wartezeit für eine Weiterfahrt ab Kiel nach Flensburg 26 Minuten. Dies führe zu einer unnötig hohen Reisedauer von Lübeck nach Flensburg (2:51 Stunden).

Aber auch andere Verbindungen wie beispielsweise Plön-Eckernförde würden dadurch sehr unattraktiv. Somit bedarf es einer Anpassung des Fahrplans, welche größere Rücksicht auf diese Umstiegszeit nimmt.

NAH.SH: Zu den Anschlüssen zwischen RE 72 und RE 83 siehe oben.

1.18.4 Bedienhäufigkeit

Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich, dass Echem zum Bedarfshalt gemacht werde. Des Weiteren solle morgens bis samstags aufgrund von Berufspendlern eine frühere Ankunft gegen 5 Uhr in Lübeck, bei den Zügen aus Richtung Kiel kommend eingerichtet werden.

NAH.SH: Die Nachfrage in Echem führt dazu, dass bei fast jedem Zug ein Fahrgastwechsel stattfindet. Aus diesem Grund ist ein Bedarfshalt nicht erforderlich.

Ein früherer Zug ist aufgrund der beschränkten Mittelausstattung kurzfristig nicht finanzierbar. Ab Dezember 2022 sind Ankünfte in Lübeck um 4:50 (von Eutin) und 5:32 (von Kiel) geplant.

1.16.5 Auslastung

Häufig fahre der RE83 von Kiel bis Lübeck mit zwei Triebwagen, weiter bis Lüneburg dann nur noch mit einem Triebwagen. Zu Zeiten vor Corona war der weiterfahrende Triebwagen häufig stark ausgelastet, insbesondere im Abschnitt zwischen Lübeck und Büchen; auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Wie auf allen Strecken sei die Auslastung aktuell sichtlich geringer, häufig allerdings nicht „gering genug“, um bei dem zur Verfügung stehenden Platzangebot die Abstandsregeln einzuhalten. Zur Anpassung des Platzangebotes an die Nachfrage wäre eine Durchbindung beider Triebwagen über Lübeck hinaus (bis Lüneburg oder Büchen) wünschenswert.

NAH.SH: In der Vergangenheit war die Nachfrage südlich von Lübeck deutlich geringer als zwischen Kiel und Lübeck, weswegen oft zwischen Kiel und Lübeck eine weitere Einheit angehängt wird. Mit den neuen Akku-Zügen ab Dezember 2022 sind vermehrt Doppeltraktionen auch zwischen Lübeck und Lüneburg geplant.

Darüber hinaus wünschen sich die Teilnehmenden, dass der RB 84 zwischen auf der gesamten Strecke – außer in besonderen Tagesrandlagen – nahezu immer in Doppeltraktion fahren würde.

NAH.SH: Die RB 84 weist gegenüber dem RE 83 eine geringere Nachfrage aus, weswegen auch hier in Zukunft weiterhin in der Regel Einfachtraktionen geplant sind.

1.18.6 Haltestellen

Es wird sich die Reaktivierung der Halte Gleschendorf und Timmdorf gewünscht, aus dem Grund, dass beide ehemalige Bahnhalte durch die Lage des Gleises direkt am Ort sehr günstig seien und ein großes Fahrgastpotential herrschen würde. Dasselbe gelte auch für Schulendorf.

NAH.SH: Eine Reaktivierung der genannten Halte ist kurzfristig nicht geplant.

1.18.7 Linienführung

Ideal wäre der RE83, ergänzt mit dem RB83 mit Halt

überall, wenn dies nicht möglich, dann könne der Halt für RE83 nur in Büchen, Lauenburg und Lüneburg umgesetzt werden und in Randzeiten überall.

NAH.SH: Eine derartige Veränderung des Halteregimes ist nicht vorgesehen.

1.19 SB 6600: Itzehoe – Brunsbüttel

Der Schnellbus der Linie SB 6600 wurde nicht kommentiert.

Fazit und Ausblick

Der Fahrplandialog der NAH.SH zum Fahrplanwechsel 2021 diente dazu, mit den Fahrgästen der Züge und Busse 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.

Insbesondere die Linien RE 83/RB 84, die Verbindung der Ostsee-nahen Orte sowie der RE 6, die Verbindung entlang der Westküste, wurden 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. Zum RB 64 wurde kein Beitrag abgegeben.

Linienübergreifend waren kritische Themen häufig die Zuverlässigkeit und Verspätungen der Bahnen und damit immer wieder der Wunsch nach einer Aufstockung des Fuhrparks beziehungsweise nach Konzepten bei Störungen und Ausfällen. Hier wurde häufig vorgeschlagen, vermehrt Verstärker einzusetzen oder Doppelstockwägen in den Betrieb aufzunehmen. Um der teilweise sehr hohen Auslastung, vor allem in den Hauptverkehrszeiten, gerecht zu werden, wünschen sich Teilnehmende vor allem auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen. Hinsichtlich der Auslastung wurde von Pendler*innen häufig beklagt, dass 1. Klasse-Wägen 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.

Auch das Thema Taktung wurde in beinahe jeder Linie rege diskutiert. 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 oft mit der teilweise grobmaschigen Taktung der Linien und der damit verbundenen verhältnismäßig langen Reisezeit begründet.

Schließlich kamen mehrfach Fragen auf, inwieweit die Beiträge des Fahrplandialogs und die Auswertung dessen von der NAH.SH verwendet würden. Hier wünschen sich einige Teilnehmende mehr Transparenz in der Weiterbearbeitung der Fahrpläne und signalisieren damit zugleich den Wunsch nach einer Fortführung des Fahrplandialogs, sofern diese Bedarfe abgedeckt werden.

