

NAH.SH- Fahrplandialog 2022: Auswertung



NAH.SH

Fahrplandialog

1 Inhaltliche Auswertung

Im nachfolgenden Kapitel werden alle Kommentare inhaltlich ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Insgesamt wurde die Plattform 1.627 Mal aufgesucht. Die 30 eingegangenen Kommentare teilen sich in 16 Kommentare im Diskussionsraum zu den Linien RE8 / RE80 / RB85 / RB86 / RB81 und 14 Kommentare in Bezug auf die Linien RE83 / RB84 auf.

Dabei wurde in linienübergreifender Hinsicht der Wunsch geäußert, dass frühzeitig der Umgang mit Baustellen bedacht und alternative Umsteigepunkte festgelegt werden sollten. Dies gelte besonders für die A1.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Züge öfter und gründlicher geputzt werden sollten.

Die Rückmeldungen, die sich konkret auf die zwei Fahrpläne, bei denen Änderungen vorgesehen sind, werden im Folgenden zusammengefasst. Dabei werden zur besseren Lesbarkeit die Kommentare nach verschiedenen Unterthemen gegliedert (z. B. Ausstattung & Design, Taktung, Anschlüsse und Verbindungen, Bedienhäufigkeit, Auslastung, Haltestellen oder Linienführung).



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

1.1.1 Ausstattung

In Bezug auf die Ausstattung der neuen akkubetriebenen Wagen werden ausreichende Sitzplatzkapazitäten und ein komfortableres Sitzplatzangebot gewünscht. Eine weitere teilnehmende Person begrüßt darüber hinaus die Entscheidung für die zweiteilige Variante der neuen Akkutriebzüge. Außerdem wird nach der Umsetzung der für 2022 geplanten Sanierung und des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs Ascheberg gefragt. An anderer Stelle wird das WLAN an den Haltestellen gelobt. Gleichzeitig sind Nutzer*innen besorgt, dass die WLAN-Bereitstellung mit den neuen EVU ende.

NAH.SH: Die Sitzplatzkapazitäten der neuen Akku-Triebzüge unterscheiden sich kaum von den heutigen Kapazitäten im Lint. Es sind jedoch vermehrt Doppeltraktionen – insbesondere auf der Strecke des RE 83 und zwischen Lübeck und Lüneburg – vorgesehen.

Da der Streckenausbau Kiel – Preetz noch auf sich warten lässt und auch die neuen Akku-Triebzüge erst sukzessiv im Laufe des Jahres 2023 zum Einsatz kommen, ist der halbstündliche Halt in Ascheberg erst ab Dezember 2023 möglich. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Ascheberg verzögert sich ebenfalls, übergangsweise wird jedoch eine behelfsweise Aufhöhung des Bahnsteigs vorgenommen, um den Einstieg in die neuen Fahrzeuge zu gewährleisten.

Die neuen Akku-Züge werden ab Werk mit W-LAN ausgerüstet.

1.1.2 Auslastung

Es wird der Wunsch geäußert, größere Waggonen für mehr Beförderungskapazitäten bereitzustellen, da sowohl unter der Woche als auch am Wochenende nicht ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stünden. Des Weiteren wird vorgeschlagen, Flügelzüge von Norden über Büchen – Müssen – Schwarzenbek nach Hamburg einzuführen, um zeitaufwändiges Umsteigen in den RE 1 zu vermeiden.

NAH.SH: Die Züge der Linien RE 83 werden vermehrt in Doppeltraktion verkehren, insbesondere auch am Wochenende.

Ein Flügel Richtung Hamburg in Büchen ist aufgrund der hohen Streckenauslastung im Knoten Büchen und der

deutlich abweichenden Kapazitätsanforderungen Richtung Hamburg leider nicht möglich.

1.1.3 Anschlüsse und Verbindungen

Ein*e Vertreter*in des Fahrgastverbands PRO BAHN äußerte, dass zwischen den RB 203 und RB 205 zu dem RE 70 Kiel – Hamburg sowie dem RB Kiel – Rendsburg am Wochenende in der Frühe keine Anschlussmöglichkeit bestehe. Eine Anpassung der Ankunft der RB 203 bzw. der RB 205 um 6:19 Uhr und 7:19 Uhr solle daher vorgenommen werden, um den Anschluss zu sichern. In Plön und Preetz wird von mehreren Teilnehmenden die Anschlussproblematik zu den Stadtbussen kritisiert. Es wird Bedenken geäußert, dass durch einen zusätzlichen Halt, die Anschlüsse zu den Stadtbussen nicht mehr erreicht werden könnten.

NAH.SH: Die Fahrzeiten für die Züge 203 und 205 von Lübeck nach Kiel wurden so angepasst, dass die Anschlüsse Richtung Rendsburg hergestellt werden können. Die neuen Ankünfte am Wochenende sind in Kiel bereits um 6:17 Uhr und 7:16 Uhr.

Die Anschlussproblematik zu den Stadtbussen in Preetz kann im Falle von Taktabweichungen leider nicht in jedem Falle sichergestellt werden.

1.1.4 Haltestellen

Mehrere Teilnehmende sprechen sich für die Reaktivierung der Haltepunkte Pogeez und Güster aus. Ein*e Teilnehmende*r wünscht sich die Ertüchtigung der Infrastruktur im Bahnhof Mölln. Es solle eine zweite Bahnsteigkante sowie ein Ausfahrtsignal an Gleis 2 Richtung Büchen eingeführt werden. Weiterhin wird die Reaktivierung der Haltepunkte Arpsdorf, Padenstedt, Aspe, Bokel und Bokelholm gefordert. Ein Neubau der Haltestellen könne eine Verlängerung der RB 61 bis Rendsburg ermöglichen. Zudem soll an der Haltestelle Albersdorf das zweite Gleis angeschlossen werden, um einen durchgehenden Stundentakt zu ermöglichen.

NAH.SH: Für die Halte Pogeez und Güster sehen wir kurzfristig leider keine Möglichkeit, die Züge der Linie RE 83 dort halten zu lassen.

Der Bahnhof Mölln verfügt für das derzeitige Betriebskonzept über eine Bahnsteigkante. Sollte das Angebot in Zukunft erweitert werden und eine weitere Bahnsteigkante erforderlich werden, so würde diese

nachträglich errichtet.

Für die Halte Arpsdorf, Padenstedt, Aspe, Bokel und Bokelholm an der Strecke Hamburg – Rendsburg sehen wir derzeit kein ausreichendes Potential.

Die Einrichtung eines Stundentaktes zwischen Hohenwestedt und Heide ist ein mittelfristiges Ziel des LNVP, jedoch auch aus finanziellen Gründen nicht im vordringlichen Bedarf. Ob dazu der Bahnhof in Albersdorf als Kreuzungsbahnhof benötigt würde, ist noch nicht abschließend entschieden.

1.1.5 Taktung und Linienführung

Eine teilnehmende Person begrüßt die neue Taktung, hält jedoch fest, dass die Taktung der RB 84 zu Verschlechterungen für den Schulverkehr aufgrund des Wegfalls des Haltes in Pönitz um 7:20 Uhr führe. Zudem sei die Rückfahrt aus Eutin zeitlich ungünstig für Schulzeiten. Zudem wird sich ein halbstündiger Takt in Pönitz gewünscht, um im ländlichen Gebiet eine echte Alternative zum Individualverkehr anzubieten.

NAH.SH: Die Beibehaltung des bisherigen Haltes in Pönitz um 7:20 Uhr wird geprüft und kann noch nicht endgültig zugesagt werden.

Mehrere Personen wünschen sich den Halbstundentakt der RE 83 Lübeck – Büchen – Lüneburg, da Umsteigezeiten von bis zu 50 Minuten in Büchen den Ort als Umsteigebahnhof zwischen den Oberzentren Lüneburg und Lübeck unattraktiv mache. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten solle daher ein Halbstundentakt realisiert werden.

NAH.SH: Für einen Halbstundentakt Lübeck – Büchen sind weitere Ausbauten der Strecke erforderlich, die eine kurzfristige Umsetzung leider verhindern.

Weiterhin wird vorgeschlagen, die RE 243-Fahrt um 1:05 Uhr in eine RB-Fahrt umzuwandeln, sodass auch am späten Abend alle Haltestellen erreicht würden. Außerdem bestehe Hoffnung, dass durch die mit den leistungsfähigen Akku-Zügen bereits jetzt realisierte Fahrtzeit von 14 Minuten, der Halt der RE 83 im Halbstundentakt in Ascheberg ermöglicht wird.

NAH.SH: Die neue Fahrt um 1:05 Uhr ab Lübeck fährt in der Taktlage der Linie RE 83 und hält daher nur an den größeren Stationen.

Der halbstündliche Halt in Ascheberg kann erst nach vollständiger Auslieferung der neuen Akku-Triebzüge umgesetzt werden, was zum derzeitigen Stand 2024 vorgesehen ist.

Es wird der Wunsch geäußert, schnellere Verbindungen ohne Zwischenstopps zwischen Preetz und Kiel einzuführen. Auf der anderen Seite wird angeführt, dass mit einer neuen letzten Fahrt um 2 Uhr in der Nacht an allen Haltestellen die Fahrt um 1 Uhr entfallen könne. Bedauern wird geäußert über das Entfallen der Hamburg Sprinter.

NAH.SH: Zwischen Kiel und Preetz ist mittelfristig ein Ausbau der Infrastruktur geplant, der auch schnellere Züge zwischen beiden Orten ermöglicht.

Der Takt wird in den Abendstunden ausgedehnt. Ein Wegfall von Fahrten ist jedoch nicht vorgesehen.

Die Rückverlängerung der Sprinter Lübeck – Hamburg nach Kiel ist aufgrund der geänderten Fahrzeugkonzepte leider nicht mehr möglich. Zwischen Hamburg und Lübeck verkehren nur noch doppelstöckige Elektro-Triebzüge. Die bisher dort noch eingesetzten Dieselloks werden hingegen nicht mehr eingesetzt.

1.2 RE 8/RE 80/RB 85/RB 86/RB 81: Bad Oldesloe/Puttgarden – Lübeck Hbf – Hamburg Hbf

1.2.1 Anschlüsse und Verbindungen

Es wird eine Anpassung der Abfahrten der Busse am Lübeck ZOB an die Ankunftszeiten der RE 80 gewünscht, da Anschlüsse gerade in den Abendstunden nicht gewährleistet würden. Des Weiteren solle der RB 84 bei den Fahrzeiten des Sprinters berücksichtigt werden. Dies würde Fahrgästen aus Eutin eine kürzere Fahrtzeit ermöglichen.

NAH.SH: Für die Anschlüsse zum Bus besteht noch Prüfungsbedarf mit der Stadt Lübeck.

Ein Schluss zwischen der RB 84 und den Sprintern konnte baustellenbedingt dieses Jahr leider nicht hergestellt werden, da die Sprinter aufgrund von Baustellen eine etwas abweichende Fahrlage bekommen haben.

1.2.2 Auslastung

Während des Winterfahrplanes sind einer teilnehmenden Person häufig leere Züge aufgefallen. Eine Erweiterung des Fahrangebotes bis 1.30 Uhr nachts wird deshalb als nicht notwendig erachtet, da der Bedarf ab spätestens 21 Uhr nicht mehr bestünde. Für den Sommerfahrplan sei zudem keine Veränderung der aktuellen Situation notwendig, weder ein Halbstundentakt noch eine Erweiterung des Fahrplans bis 1.30 Uhr nachts.

NAH.SH: Es wird davon ausgegangen, dass der Verkehr nach den Einbrüchen durch Corona wieder deutlich zunehmen wird. Die Abendverkehre zwischen Lübeck und Travemünde bieten umsteigefreie Verbindungen von Hamburg, die es ermöglichen, dort Kulturveranstaltungen mit dem Zug zu besuchen. Zudem wurden sowohl von der Stadt Lübeck als auch vom lokalen Gastgewerbe Rückfahrmöglichkeiten von Travemünde nach Lübeck nach Mitternacht gewünscht. Mit dem durchgehenden Halbstundentakt Hamburg – Travemünde am Wochenende im Sommer wird das Angebot für Touristen verbessert.

1.2.3 Haltestellen

Zum Haltepunkt Bargtheide gab es unterschiedliche Präferenzen unter den Teilnehmenden: Ein Teil sprach sich aufgrund der verkürzten Fahrzeit nach Hamburg und Lübeck sowie dem höheren Komfort des REs für die Fahrgäste für einen zusätzlichen Halt des RE 8 in Bargtheide aus. Zudem würde dieser zusätzliche Halt keinen anderen Streckenverlauf benötigen, sondern lediglich einen Halt auf der bestehenden Strecke und einen Mehrwert für Bargtheide und das Umland bieten. Durch die „Sprinterzüge“ seien hierfür Kapazitäten des RE 8 freigeworden. Andere Teilnehmende erachten diesen Halt nicht für nötig, da er nur eine geringe Anzahl an Fahrgästen pro Jahr aufweisen könne und dies eine Diskussion darüber eröffnen könnte, warum weitere Orte wie Bad Oldesloe und Ahrensburg mit einer höheren jährlichen Fahrgastanzahl keinen RE-Haltepunkt erhielten. Des Weiteren wird vorgeschlagen, die Linie RB 81 zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe zweimal stündlich zu takten, um eine einheitliche Taktung Richtung Norden zu gewährleisten.

Darüber hinaus wünschten sich jeweils einzelne

Teilnehmende weitere Haltestellen an folgenden Orten:

- In Ahrensburg für reguläre Züge. Durch die umstiegsfreie und einheitliche Verbindung nach und von Travemünde könne so der Busverkehr besser erreicht werden. Zudem würde sich die Fahrgastverteilung gleichmäßiger gestalten und weniger überladene kürzere Verbindungen hervorbringen.
- In Bad Oldesloe ist ein zusätzlicher Halt für Sprinterzüge gewünscht, um beengte Verhältnisse in den Hauptverkehrszeiten abzufedern und das Fahrtangebot an dem stark frequentierten Halt zu verdichten.

NAH.SH: Die RE-Züge zwischen Lübeck und Hamburg sind oftmals bereits ab Bad Oldesloe sehr stark ausgelastet, sodass ein Halt in Bargtheide die zusätzlichen Fahrgäste nicht mehr aufnehmen könnte.

Die Linie RB 81 hat nördlich von Bargtheide nur eine sehr geringe Auslastung. Eine Verdichtung der Verkehre erscheint aus diesem Grund nicht gerechtfertigt.

Für Halte der Züge der Linie RE 8 in Ahrensburg gilt dasselbe wie für Bargtheide. Diese Züge sind bereits ab Bad Oldesloe sehr stark ausgelastet und können keine weiteren Fahrgäste aufnehmen.

Die Sprinterzüge sollen möglichst schnell von Lübeck nach Hamburg fahren, um so Kapazitäten in den anderen Zügen freizuhalten. Ein Halt der Sprinter in Bad Oldesloe ist mit diesem Konzept nicht vereinbar und ist daher leider nicht vorgesehen.

1.2.4 Lärmkonzepte

Um wachsendem Widerstand der Bevölkerung zu entgehen, solle bei weiterer Zunahme des Schienenverkehrs und Ausweitung der Fahrtzeiten der Dialog eröffnet werden. Mehrere Personen sprachen sich dafür aus, frühzeitig zu prüfen, welche Strecken an bewohnten Gebieten mit Schienenstegdämpfern und Lärmschutzwänden ausgestattet werden können, um die Schallproduktion unmittelbar zu verringern. Dies thematisierten die Teilnehmenden insbesondere für die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung sowie im Bereich von Sackgassenbahnhöfen. Damit einher geht auch der Wunsch eines Teilnehmenden über Transparenz bezüglich der aktuellen Zugauslastung. In

diesem Kontext wird um Kontaktaufnahme gebeten.

NAH.SH: Im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen werden von uns auch die Erfordernisse zum Einbau lärmdämmender Bauteile geprüft. Bei Veränderungen am Fahrplan, bei denen auf einer bereits in Betrieb befindlichen Strecke das Angebot verändert oder ausgeweitet wird, sind derartige Maßnahmen in der Regel nicht erforderlich. Insbesondere auf Strecken mit einem hohen Anteil an Güterverkehr werden auch unabhängig von weiteren anstehenden Aus- oder Neubauten Maßnahmen zur Lärmreduktion unternommen. Für sogenannte „Sackbahnhöfe“ oder Stichstrecken wie nach Neustadt(Holst) oder Travemünde Strand treffen diese Kriterien jedoch nicht zu, da keine Güterzüge durchfahren und die Nahverkehrszüge in der Regel nur sehr langsam einfahren.

1.2.5 Taktung & Linienführung

Eine Person führt aus, dass viele kulturelle Veranstaltungen um 22 Uhr endeten und daher eine häufigere Taktung zwischen 22:07 und 23:07 sinnvoll wäre. Weiterhin wird der neue Halbstundentakt begrüßt, kleinere Anpassungen des „lu-penreinen“ Taktes wären jedoch wünschenswert, damit sichere Anschlüsse möglich seien. Dies betreffe die Taktung von :43 auf :45, um den Umstieg vom RE 83 aus Kiel zum RB 85 nach Neustadt in Bad Schwartau zu gewährleisten. Mehrere Personen äußern sich schließlich, dass Leerfahrten in die Gegenlastrichtung zu vermeiden seien. Die zurückzuführenden Züge sollten daher den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden, um das Fahrplanangebot zu erweitern bei gleichzeitig geringen Personal- und Zeitaufwänden.

NAH.SH: Wir versuchen immer einen möglichst abweichungsfreien Taktverkehr anzubieten. Die Abfahrtszeiten sollten dabei nach Möglichkeit den ganzen Tag über gleichbleiben. Das ist leider aus finanziellen Gründen nicht immer möglich, da gerade in Schwachlastzeiten nicht immer dasselbe Angebot wie in den Hauptverkehrszeiten angeboten werden kann.

Der Übergang zwischen RE 83 Kiel – Lübeck und RB 85 Lübeck – Neustadt in Bad Schwartau kann leider noch nicht hergestellt werden. Nach Ausbau der Strecke Bad Schwartau – Neustadt ist dieser Anschluss jedoch mittelfristig geplant.

Leerfahrten sind nach Möglichkeit immer für die Fahrgäste als Fahrplanfahrten geöffnet und werden nur in Ausnahmefällen verschlossen als Leerfahrten durchgeführt.

Fazit und Ausblick

Der Fahrplandialog der NAH.SH zum Fahrplanwechsel 2022/23 diente dazu, mit den Fahrgästen der Züge und Busse in Schleswig-Holstein ins Gespräch zu kommen. Diese konnten in diesem Jahr ihre Wünsche und Anregungen zu jenen Linien abgeben, bei denen konkrete Änderungen vorgesehen sind und in diesem Kontext miteinander diskutieren.

Die Teilnahme war durchgehend von sachlichen Beiträgen mit konstruktiven Ideen und Änderungshinweisen bestimmt. Einige Teilnehmende hatten sehr konkrete Änderungsvorschläge.

Wir freuen uns, dass sich einige regelmäßig am Fahrplandialog beteiligen. Dies bestätigt die Sinnhaftigkeit des Dialogs und deren Akzeptanz. Zugleich wurde in diesem Jahr auf die Kritik der letzten Jahre eingegangen, dass eingehende Rückmeldungen nicht ausreichend berücksichtigt werden würden. So

wurde auf der Plattform transparent erläutert, wieso es bei so vielen Linien oftmals zu keinen Änderungen kommt und dabei auf die Komplexität und den damit einhergehenden begrenzten Spielraum für Änderungen seitens NAH.SH hingewiesen.

Da dieses Mal zwei statt wie zuvor 18 Diskussionsräume zur Verfügung standen, waren in diesem Jahr wesentlich weniger Kommentare eingegangen.

Das Angebot zur Beteiligung wurde in Bezug auf die Anzahl an Kommentaren pro Linie aber wie in den letzten Jahren angenommen.

Allgemeine Rückmeldungen sind jedoch weiterhin über das Lob & Kritik-Forum eingegangen und haben somit einen über die Fahrplanänderungen hinausgehenden Kontakt mit NAH.SH ermöglicht. Folglich ist in diesem Jahr wesentlich weniger Kritik am Prozess geäußert worden als noch im letzten Jahr.

