



NAH.SH: Fahrplandialog Auswertungsbericht

2. Mai 2018

Kerstin Großbröhmer
grossbroehmer@zebralog.de

Nina Schröter
schroeter@zebralog.de

Lukas Worgull
worgull@zebralog.de

Inhalt

1	Einleitung und Hintergrund.....	3
2	Vorstellung der Webseite	4
3	Inhaltliche Auswertung	6
4.1	Neue Linien	8
4.2	RB 61 / RB 71.....	8
4.3	RE 6 / RB 62	11
4.4	RE 1 / RB 11	14
4.5	RB 64	15
4.6	RE 7 / RE 70 / RB 77	15
4.7	RB 72 / RB 73	19
4.8	RB 74 / RB 75	20
4.9	RB 76	21
4.10	RB 63.....	21
4.11	RB 82.....	21
4.12	RB 85.....	21
4.13	RE 8 / RB 80 / RB 81.....	22
4.14	RE 83 / RB 84.....	23
4.15	A3	25
4.16	A2	25
4.17	A1	26
5	Fazit und Ausblick	27

1 Einleitung und Hintergrund

Wie kommen die geplanten Fahrplanänderungen bei den Kund*innen an? Welche Ideen und Wünsche haben die Nutzer*innen des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein? Antworten auf diese Fragen wollte die NAH.SH im Fahrplandialog erhalten.

Vom 6. Februar bis zum 23. Februar 2018 konnten Interessierte auf der Plattform www.fahrplandialog.de ihre Meinung zu den geplanten Änderungen im Fahrplanwechsel abgeben. Insgesamt 598 Kommentare wurden von 256 Nutzer*innen abgegeben.



Abbildung 1 Startseite der Plattform www.fahrplandialog.de

Die Auftraggeberin des Dialogs, die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), organisiert im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und koordiniert ihn mit dem Busverkehr. Durch einen integralen Taktfahrplan sollen verlässliche Anschlüsse gewährleistet werden. Der Fahrplan wird jährlich an die neuen Unternehmen im Busverkehr, die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Wünsche der Fahrgäste angepasst.

Um ebenjene Wünsche der Fahrgäste in den Fahrplanwechsel einfließen lassen zu können, wurde ein Online-Dialog konzipiert, der die Bürger*innen zu ihrer Meinung und ihren Wünschen bezüglich der Änderungen im Fahrplan befragt. Zu jeder Linie der NAH.SH in Schleswig-Holstein konnten Interessierte den 1. Entwurf des Fahrplanwechsels in Bezug auf die jeweilige Linie einsehen und ihre Meinungen und Wünsche dazu abgeben.

Die Ergebnisse der Beteiligung werden nun ausgewertet und geprüft. Ziel ist es, die Bedürfnisse der Bürger*innen aufzunehmen und mögliche Konflikte im Schienenverkehr in Schleswig-Holstein herauszufinden.

2 Vorstellung der Webseite

Zunächst wird die für den Online-Dialog entworfene Webseite vorgestellt. Der Internetauftritt ist unter dem Link www.fahrplandialog.de zu finden.

Interessierte konnten auf der Webseite Informationen zur NAH.SH, zum Fahrplanwechsel und zum Nahverkehr in Schleswig-Holstein finden.

Start | Meinungen | Informieren

Wichtigste Informationen

Fahrplanwechsel - wieso eigentlich?



Jedes Jahr werden die Fahrpläne der Linien des Schienenpersonalsverkehrs in Schleswig-Holstein angepasst. NAH.SH hat dabei die Interessen der Kund*innen im Blick – und möchte die anstehenden Änderungen mit allen Interessierten diskutieren.

Woher war es eigentlich NAH.SH? Und welche Interessen sind hier gemeint? Und was ist eigentlich ein Interaktiver Zeitfahrplan?

Informationen rund um die Unternehmen, die Linien und den Fahrplanwechsel finden Sie auf dieser Seite. Außerdem können Sie sich hier über das Rückkopplungs- zum Fahrplanwechsel und Ihre Mitmach-Möglichkeiten informieren.

NAH.SH



Das Schleswig-Holsteinische Verkehrsministerium (NAH.SH GmbH) und die im Kreis Bereich des Nahverkehrs im schleswig-holsteinischen Nahverkehr aus einer Person im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein organisiert durch Auftragsvergabe an Schleswig-Holsteinische Verkehrsleistungen (SHV).

Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein



Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein ist ein komplexes System. Über 250.000 Menschen werden hier täglich von über 1000 Eisenbahnmitarbeitern betreut und 32 Busunternehmen bedient.

Der Fahrplanwechsel



Warum gibt es eigentlich diesen Fahrplanwechsel und was ist der Vorgeschichte?
Dennis Hagedorn, Teamsprecher der NAH.SH, erklärt im Interview, wie der Fahrplanwechsel auf einen reibenden Wechsel kommt.

Abbildung 2 Informationsseite der Plattform

Zusätzlich wurde ein Online-Dialog angeboten, in dem sich Interessierte an insgesamt 15 Diskussionen zu den einzelnen Linien der Regionalexpress und Regionalbahnen beteiligen konnten.

In den einzelnen Diskussionen konnten auch die neuen Fahrplanentwürfe inklusive möglicher Änderungen eingesehen werden.

Fahrplanänderungen diskutieren

14 Tausend 0 Favoriten 207 Kommentare



Was ändert sich bei Ihrer Linie? Wie gestalten Ihnen die Änderungen?

Der neue Fahrplan soll im Dezember 2015 starten. Mit ihm hat sich der Deutsche Bahnkonzern und seine Tochter DB Fernverkehr AG mit den Bahnen bis zum 21. Februar Zeit, um Ihre Änderungen für das **Strukturpläne**.

Anschließend wird der Fahrplan überarbeitet – alle Informationen zum **Fahrplanwechsel** finden Sie hier.

Hier können Sie sich die Größe der Änderungen der NAB 501 anzeigen.

Wir freuen uns auf Ihre Hinweise!

RE 1 / RB 11: Hamburg - Schwedt

Fahrplanänderungen diskutieren

23 Kommentare

Für diese Linie ist eine zusätzliche Sonderverbindung des RE 1 von Schwedt (abfahrt 22:17 Uhr) nach Hamburg geplant. Wie ist diese Sonderverbindung? Welche Wänsche haben Sie darüber hinaus an den Fahrplan zur Linie RE 1?

MTD | KUTERER

RE 6 / RB 63: Westerland (Selt) - Hamburg - Altona

Fahrplanänderungen diskutieren

45 Kommentare

Für diese Linie ist eine Änderung beim Zug der Linie RE 6 um 14:51 Uhr ab Westerland geplant. Was denken Sie über diese Änderung und welche Wänsche haben Sie für die Linie? Bitte an den Fahrplan der Linie RE 6 / RB 63?

MTD | KUTERER

RE 61 / RB 71: Rostock/Wik - Hamburg

Fahrplanänderungen diskutieren

122 Kommentare

Für diese Linie sind zwei Änderungen geplant: Ein neuer Zug der Linie RE 71 um 13:01 Uhr von Altona nach Rostock und ein neuer Zug der Linie RB 71 um 12:34 Uhr von Hamburg-Altona nach Rostock. Wie denken Sie über diese Änderungen?

MTD | KUTERER

Abbildung 3: Dialograum mit den Diskussionen der einzelnen Linien

RE 8 / RB 80 / RB 81: Hamburg - Travemünde

Fahrplanänderungen diskutieren 20 Kommentare

Bei der Linie RE 8 / RB 80 / RB 81 sind Änderungen geplant. Wie sehen Sie diese Änderungen?

Der Fahrplan der Linie, die von Hamburg nach Travemünde und zurück führt, sehen Sie [hier](#) (Hamburg-Travemünde) und [hier](#) (Travemünde-Hamburg) einsehen.

Kommentare

am 21. Feb. 2015 um 19:11 Uhr

Verstärkungszug RB81 nach 17 Uhr

Sie sind schon publiziert, ist aber ein bisschen überfällig, wenn man eine Idee zur Verstärkung des Verkehrs zwischen den Zügen um 17:25 und 17:55 in Hamburg hat. Ich weiß, dass das mögliche zusätzliche Zug der Linie RB 81 um 17:15 und der RB 81 um 17:45 geplant ist, aber ich frage: Abfahrt um 17:15 und erst. Versteht man den Bereich frequentierten Markt Travemünde durch den Zug bis nach Altona für Fahrplan, bevor der 18 auf?

14 Tausend 0 Favoriten

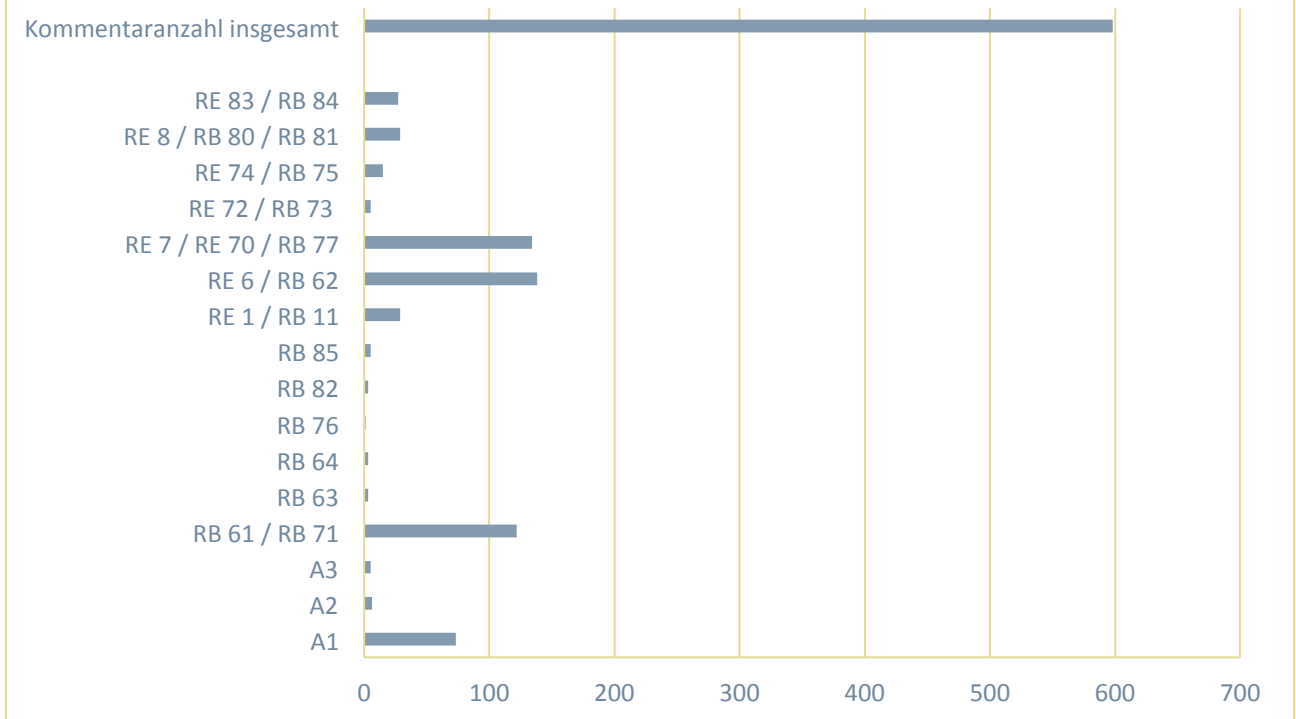
Abbildung 4: Eine beispielhafte Liniendiskussion: RE 8 / RB 80 / RB 81

3 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 einer jeden Dialogkachel bestmöglich abgebildet. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Kommentare während der Zusammenfassung nach verschiedenen Unterthemen gegliedert (z.B. Ausstattung & Design, Taktung, Anschlüsse und Verbindungen, Bedienhäufigkeit, Auslastung, Haltestellen oder Linienführung). Kommentare zu Themen wie Tarifsystem, Fahrgastinformationen & Marketing und neue Linien wurden linienübergreifend ausgewertet.

Das nachstehende Diagramm bietet einen schnellen Überblick über die Anzahl der Kommentare pro Diskussionsbereich. Vor allem die Linien RE 6 / RB 62 mit 138 Kommentaren, die RE 7 / RE 70 / RB 77 mit 134 Kommentaren und die RB 61 / RB 71 mit insgesamt 122 Kommentaren wurden umfangreich diskutiert. Auch bei der Linie A1 bestand mit 73 Kommentaren ein recht hoher Diskussionsbedarf.

Wieviel Kommentare gab es zu den einzelnen Bahnlinien?



3.1 LINIENÜBERGREIFENDE BEITRÄGE

3.1.1 Tarifsystem

Neben den Anmerkungen zu den einzelnen Bahnstrecken gab es einzelne Hinweise bzw. Fragen zu dem Tarifsystem:

- Die Fahrkarten des Bereichs Hamburg AB sollten zum Umsteigen über Ulzburg Süd gelten, um so z.B. Quickborner*innen bei Störungen der S-Bahn ein Umfahren über Norderstedt zu ermöglichen (und umgekehrt auch Norderstedter*innen bei U-Bahn-Störungen der Weg über Eidelstedt in die Hamburger Innenstadt).
- Um die Pendlerströme zu kanalisieren, wurde vorgeschlagen, dass in den RE-Zügen im Bereich des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) die HVV-Fahrausweise nicht gelten.
- Um den grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark einfacher und bequemer zu gestalten, wurde vorgeschlagen, dass der Grenztarifpunkt für das Rejsekortsystem in Flensburg liegen sollte und dort ein *blue-point* zum Check-In/Check-Out aufgestellt wird. Desweiteren wurde die Frage gestellt,

ob die Strecke von Flensburg bis zur Grenze (Krusaa, Endpunkt der SH-Tarifzone 2000) in den SH-Tarif eingebunden werden könnte.

3.2 FAHRGASTINFORMATION & MARKETING

Zum Thema Fahrgastinformationen & Marketing wurde die "Stille" an den kleineren Bahnhöfen wie z.B. Meldorf und Itzehoe bemängelt. Da es u.a. in Itzehoe oft zu Umsteigeproblemen kommt, wäre eine Präsenz von kompetenten Ansprechpartner*innen wünschenswert.

Grundsätzlich wurde mehr Transparenz bei der Fahrgastinformation gewünscht. Helfen würde hier der Aufbau einer Echtzeitanzeige in der HVV-App bzw. auf der HVV-Homepage und eine bessere Absprache mit DB. Von den Teilnehmer*innen wurde darauf hingewiesen, dass auf vielen Strecken die aktuellen Informationen im Stationsmonitor oft von den Ansagen bzw. Anzeigen am Bahnhof abweichen.

Außerdem kamen Nachfragen, welche Erkenntnisse dieser NAH.SH-Online-Dialog ergibt und vor allem welche Konsequenzen NAH.SH aus diesen Ergebnissen zieht.

3.3 NEUE LINIEN

Ergänzend zu den im Dialog zur Diskussion gestellten Bahnlinien gaben einige Teilnehmer*innen konkrete Vorschläge bzw. Hinweise zu weiteren Bahnstrecken:

- Wiedereröffnung der Bahnstrecke Elmshorn-Barmstedt-Henstadt Ulzburg nach Bad Oldesloe
- Einrichten einer direkten Verbindung aus Kiel/Flensburg zum Hamburger Flughafen
- Optimierung der Verbindung HH-Kolding, auf der die Züge überwiegend im Stundentakt fahren. Bis auf die Strecke zwischen Flensburg und Tinglev, die in einem Zweistundentakt bedient wird
- Der Teilnehmer sylt33 stellt sehr detailliert in seinem Beitrag ein komplett neues Betriebskonzept für Schleswig-Holstein vor.

3.4 RB 61 / RB 71

3.4.1 Ausstattung & Design

In vielen Beiträgen wurden grundsätzlich lange Züge gewünscht, die möglichst viele Personen befördern können. Vor allem zu den Stoßzeiten sollten Doppelzüge/Doppeltraktionen zum Einsatz kommen.

Doppeltraktionen werden sich gewünscht für:

- RB61 zwischen Elmshorn und Hamburg Hauptbahnhof

- Montag bis Freitag: Zug um 08:54 Uhr ab Itzehoe und um 15:06 vom HBF nach Itzehoe
- Die Züge sind morgens und nachmittags komplett ausgelastet und sollten verstärkt werden. Ebenso sollten laut mehrerer Beiträge verstärkt 6-Teiler zum Einsatz kommen.
- Auch samstags könnten Doppeltraktionen zum Einsatz kommen, da die fünfteiligen Züge bei vielen Fahrten zwischen 10 und 17 Uhr oft überfüllt seien.

Ein Beitrag verwies darauf, dass der Halt der Nordbahn außerhalb der Überdachung unschön sei, dies aber aufgrund des langen Bremsweges der schnell beschleunigenden Züge nicht anders ginge.

3.4.2 Taktung

Sehr viele Beiträge wünschen sich eine höhere, gleichmäßigere und besser abgestimmte Taktung vieler Linien. Vielen ist nicht verständlich, warum morgens innerhalb von 15 Minuten zwei Züge fahren und dann innerhalb von 45 Minuten kein weiterer Zug mehr.

Die Taktung sollte über die Stunde hinweg gleichmäßiger verteilt werden, bevorzugt wird ein abgestimmter 20-, höchstens 30min-Takt in Richtung Hamburg HBF. Die Züge sollten so getaktet werden, dass man eine Ausweichalternative hat, wenn man mal einen Zug verpasst. Ein Beitrag schlug beispielsweise vor, den RB morgens und abends im 10-min-Takt abwechselnd von Elmshorn nach Hamburg HBF und nach Altona fahren zu lassen. Mindestens aber sollte im Berufsverkehr, zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 15 und 20 Uhr, die Taktung erhöht werden.

Mehrere Beiträge wünschten sich, dass mehr Züge in Tornesch halten.

In einem Beitrag wurde vorgeschlagen, vor den RE um eine halbe Stunde mit der RB61 versetzt fahren zu lassen. In einem anderen Beitrag wurden die Abfahrtszeiten der Züge als arbeitnehmer*innenunfreundlich kritisiert: Wenn viele Arbeitnehmer*innen zur vollen Stunde Feierabend machen, sollten die Züge nicht um 5 min vor Um abfahren.

Einzelne Beiträge wünschten sich ein Gesamtkonzept auch mit den RE aus Flensburg, Kiel und Westerland nach Hamburg sowie eine bessere Taktverteilung des Kieler Zugs. Ein User hielt es für fragwürdig, dass die Infrastruktur so eine dichte Taktung zulässt, da der Fernverkehr auch mitbedacht werden müsse.

Konkret wurde eine höhere Taktung für folgende Strecken in beide Richtungen vorgeschlagen:

- Tornesch – Hamburg (HBF und Altona)
- Tornesch – Glückstadt (hier fährt nur ein Zug pro Stunde in den Nebenverkehrszeiten)
- Itzehoe – Hamburg
- HBF – Elmshorn

- Altona - Elmshorn
- Heide - Hamburg (mit Halt an allen Stationen dazwischen nördlich von Itzehoe)
- Wrist - Hamburg

Weitere wünschenswerte Zugverbindungen laut einzelner Beiträge:

- aus Hamburg-Altona kommend von Tornesch nach Elmshorn um 9:52 Uhr, 10:52 Uhr, 11:52 Uhr, 19:52 Uhr, 20:52 Uhr, 21:52 Uhr / aus Elmshorn kommend von Tornesch in Richtung Hamburg-Altona um 10:04 Uhr, 11:04 Uhr, 12:04 Uhr, 20:04 Uhr, 21:04 Uhr, 22:04 Uhr
- auch freitags ein Zug um 16:49 ab HBF (nicht nur Mo-Do)
- Verlängerung des 10min-Takts der S3 im Abschnitt Elbgaustraße - Pinneberg unter der Woche um eine Stunde (bis 20:30 Uhr)

3.4.3 Anschlüsse/Verbindungen

Einige Teilnehmer*innen wiesen darauf hin, dass der Busersatzverkehr keinen Anschluss an die RB 61 Richtung Pinneberg hat. **[Anmerkung der Nah.SH: Beim Busersatzverkehr handelt es sich um eine temporäre Maßnahme. Wir haben dies daher für weitere Planungen, aber nicht direkt für den Fahrplanwechsel mit aufgenommen.]** Des Weiteren ist die Anbindung der RE 6 an die RB 62 nicht optimal. Ebenso wenig der S3-Anschluss an die RB 61 / 71.

Zum Umstieg in Altona direkt wird angemerkt, dass es aufgrund der Menschen-dichte z.T. sehr zeitaufwendig ist, die Gleise zu wechseln. In diesem Zusammen-hang würde es auch helfen, wenn der NBE83876 Bf. Altona ab 16:34 Uhr auch in dem Bereich A und B auf Abfahrt warten könnte und nicht im Bereich C und D.

3.4.4 Bedienhäufigkeit

Sehr viele Teilnehmer*innen wünschen sich aufgrund des sehr hohen Pendler*innenaufkommens eine erhöhte Bedienhäufigkeit des Bahnhofs Tornesch, vor allem während der Hauptverkehrszeiten. Im Gespräch sind 2 bis 3 Züge pro Stunde in sinnvollen Abständen zueinander (keine 40-Minuten-Löcher). Einige Teilneh-mer*innen wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Hauptverkehrs-zeit auch nicht um 18 Uhr endet, sondern eher gegen 20 Uhr. Der Beginn sollte um 5 Uhr morgens liegen.

3.4.5 Auslastung

Die Kapazitäten der RB 61 / 71 bzw. des Busersatzverkehrs [Anmerkung der Nah.SH: siehe Anmerkung oben], insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, reichen laut Aussagen der Teilnehmer*innen nicht aus. Dies ist auch unabhängig von den Schulferien zu sehen, da selbst in Ferienzeiten die Züge überfüllt sind.

Stark frequentierte Bahnhöfe sind den Beiträgen zufolge Tornesch, Pinneberg und Dammtor.

3.4.6 Linienführung

Einige Teilnehmer*innen schlagen eine Verlängerung der RB 71 bis Neumünster bzw. bis Kiel vor, insbesondere zur Hauptverkehrszeit.

3.5 RE 6 / RB 62

3.5.1 Ausstattung & Design

Die Teilnehmer*innen beklagen die mangelnde Sauberkeit der Züge, innen wie außen. Sie äußern mehrfach ihre Hoffnung auf neue oder auch neue gebrauchte Züge, mit denen bei besserer Ausstattung auch ein verlässlicherer Einsatz gewährleistet werden kann. Die in anderen Regionen eingesetzten Doppelstockwagen werden überwiegend positiv bewertet und auch für den Einsatz auf der RE 6 gewünscht. Es wurde die Idee formuliert, dass, wenn das untere Stockwerk der Doppelstockwagen als Traglastenabteil umfunktioniert werden würde, auch genügend Platz für das Gepäck wäre.

3.5.2 Taktung

Die Anmerkungen bzw. Wünsche der Teilnehmer*innen zur Taktung des RE 6 bzw. des RB 62 sind sehr differenziert:

- Der Taktungsabstand von RE 6 und RB 62 in Heide von nur 8-10 Minuten sollte auf 30 Minuten Abstand ausgedehnt werden, insbesondere zwischen 6 und 8 Uhr bzw. 16 und 18 Uhr.
- Beibehalten der Verbindungen: RE6 11002, RE6 11012, RE6 11009, RE6 11021, RE6 11027, RE6 11029, RB62 11912, RB62 11921, RE62 11029, RB62 11929
- Zugfahrzeiten am Mittag mit Rücksicht auf den Unterrichtschluss der Schüler ändern
- Glückstadt sollte besonders in der Hauptverkehrszeit stärker angebunden werden.
- Die bisherige Taktung zwischen Elmshorn und Hamburg Altona ist unregelmäßig

3.5.3 Anschlüsse/Verbindungen

Die Teilnehmenden weisen deutlich auf Anschlussprobleme in Itzehoe zwischen DB und Nordbahn hin. Eine Umstiegsmöglichkeit in Itzehoe zwischen RB 62 und RB 61 am gleichen Bahnsteig würde der knappen Umsteigezeit entgegenkommen. Ein anderer Vorschlag ist, die RB 62 bis direkt nach Hamburg fahren zu lassen, mit einem Halt an jedem Bahnhof, ggf. mit einem Doppelzugsystem analog zu der Strecke Altona-Elmshorn-Wrist. Mit einer Wartezeitverkürzung der RE 6 in Niebüll und Husum könnte die Fahrzeit insgesamt reduziert werden.

Des Weiteren gingen sehr konkrete Hinweise zu unstimmgigen Anschlussverbindungen auf dieser Strecke ein, z.B. im Sommerfahrplan die Anschlüsse in Itzehoe

um 15:55 bzw. 17:55 Uhr Richtung Hamburg oder die Anschlüsse um 7:57 bzw. 9:58 Uhr Richtung Heide.

Neben den Anschlussproblemen auf der Strecke Heide - Hamburg, gingen noch folgende Hinweise ein:

- Der Anschluss in Husum von Westerland in Richtung Kiel ist mit 5 Minuten zu knapp getaktet, vor allem da in Husum die Fahrstühle sehr oft defekt sind.
- Der Anschluss in Altona vom RE 6 aus Westerland zum ICE in Richtung Berlin ist fahrplanmäßig mit 59 Minuten Wartezeit verbunden.
- Auch in Richtung Hannover wird eine optimiertere Verbindung gewünscht.

3.5.4 Bedienhäufigkeit

Insgesamt wird eine Erhöhung der Bedienhäufigkeit auf der Strecke Westerland-Hamburg in den Morgen- wie Abendstunden gewünscht und zwar unter der Woche wie am Wochenende. Im Detail bedeutet das für die Verbindungen unter der Woche:

- tägliche Fahrten für den RE 11041 um 21:22 Uhr ab Westerland
- Verbindung ab Hamburg um 23:40 Uhr auch unter der Woche
- Verbindung Hamburg-Westerland unter der Woche ab 4:25 Uhr

Für die Verbindungen am Wochenende wurden folgende Hinweise gegeben:

- Wiederaufnahme des 7:31 Uhr Zuges Niebüll-Westerland am Wochenende im Winter
- Eine abendliche Verbindung von Hamburg nach Westerland noch nach 21:40 Uhr an den Wochenenden im Sommer sowie eine Fortführung des Zuges ab Westerland um 1:02 Uhr am Wochenende bis Husum (bisherige Endstation ist Niebüll).
- Eine Verbindung am Samstag im Sommerfahrplan von Westerland Richtung Süden um 13:52 Uhr
- Eine morgendliche Sprinterzugverbindung am Wochenende von Sylt nach Hamburg mit Rückkehr am Nachmittag/Abend.
- Verbindungen am Wochenende in den frühen Morgenstunden für Wochenendarbeitnehmer*innen

3.5.5 Auslastung

Den Teilnehmenden erscheint der Einsatz von Zügen entsprechend der Fahrgastanzahl nicht ausgewogen zu sein. So sind insbesondere die Züge zur Hauptverkehrszeit, z.B. um 7:26 Uhr am Morgen, völlig überfüllt, während zu den anderen Zeiten die Züge eher spärlich besetzt sind.

3.5.6 Haltestellen

Die überwiegende Anzahl der Teilnehmer*innen wünscht sich eine durchgängige Bahnverbindung von Hamburg nach Dithmarschen, die an jedem Bahnhof in Dithmarschen hält. Die Meinungen darüber, ob dies nun die RB 62 sein sollte oder doch die RE 6 gehen dabei auseinander.

Speziell zum Bahnhof Pinneberg entspannte sich eine sehr detaillierte Diskussion, ob der RE 6 an diesem Umstiegsbahnhof zur S-Bahn halten soll oder nicht. Im Grunde ging es um die Frage, ab wann das vorhandene Schnell-Langsam-Konzept (RE 6 für die schnelle und der RB für die langsame Verbindung) aufgehoben wird. Die einen Pendler*innen möchten so schnell wie möglich an ihr Ziel kommen, die anderen möchten gerne an zusätzlichen Haltepunkten in den schnellen Zug zusteigen. In diesem Zusammenhang wiesen einzelne Stimmen auf die langen Standzeiten des RE 6, z.B. in Heide, Niebüll oder Husum, hin, durch deren Verkürzung laut Ansicht der Teilnehmer*innen weitere Halte eingeplant werden könnten ohne Zeitverluste auf der gesamten Strecke hinnehmen zu müssen. Neben Pinneberg wurden vor allem als weitere Haltepunkte Tornesch und Glückstadt genannt.

3.5.7 Zuverlässigkeit

Es wird sehr deutlich die Unzuverlässigkeit des RB 62 beklagt, der mit Verspätungen über 40 min auf der Strecke Heide-Itzehoe verkehrt. Für die Teilnehmenden ist es nicht nachvollziehbar, warum diese hohen Verspätungszeiten nicht den Notfallplan in Kraft setzen und die nachfolgenden RE 6 Züge zusätzliche Zwischenhalte einrichten.

Auch die Zuverlässigkeit des RE 6 bzw. der Nordbahn ist nicht gegeben, so dass es zu großen Anschlussproblemen in Hamburg direkt und vor allem in Itzehoe an die RB 62 kommt.

3.5.8 Linienführung

Einige Teilnehmer*innen schlagen vor, das Schnell-Langsam-Konzept auf der Strecke nach Westerland noch weiter auszubauen, indem die RB 62 bis nach Husum, ggf. unter Ausbau des Husumer Bahnhofs bis nach Niebüll, verlängert wird. Die RE 6 bräuchte dann die Orte Lunden und Friedrichstadt nicht mehr anfahren. Voraussetzung für eine verlässliche Versorgung dieser Strecke durch die Regionalbahn wäre die ergänzende Elektrifizierung der Teilstrecke Itzehoe-Heide, wie sie in den 1990er Jahren bereits geplant wurde.

Andere Teilnehmer*innen wünschen sich eine direkte Verbindung zwischen Westerland und dem Hamburger Hauptbahnhof.

3.6 RE 1 / RB 11

3.6.1 Ausstattung & Design

Zu Ausstattung & Design werden keine Anmerkungen in dieser Diskussion angebracht.

3.6.2 Taktung

In Bezug auf die Taktung der Linie RE 1 / RB 11 wird eine regelmäßige Abfahrtszeit gewünscht. So soll ein gleichmäßiger Stundentakt hergestellt werden. Darüber hinaus wünschen sich einige Teilnehmer*innen einen halbstündigen Takt angeboten zu bekommen - insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, also morgens zwischen 6 Uhr und 9 Uhr, sowie abends zwischen 16 Uhr und 19 Uhr.

Für die Taktung wurden im Detail folgende Wünsche genannt:

- die letzte Fahrt sollte zur üblichen Abfahrtszeit abfahren (Büchen ab 23:03 Uhr statt 23:07 Uhr)
- Umlegung der letzten Bahn von 22.54 Uhr ab Hamburg HBF auf 22.21 Uhr
- ein 30 Minuten Takt zwischen 6:22 Uhr und 7:16 Uhr ab Schwarzenbek; der Zug 6:12 Uhr ab Büchen ca. 25 Minuten später um den 30min Takt herzustellen oder einen zusätzlichen Zug in dieser Zeit einsetzen
- am Samstag- und Sonntagmorgen ein Zug gegen 3 Uhr ab Hamburg Hbf bis Büchen

In der Diskussion wird auch die Taktung der S21 angesprochen. Hier wird gewünscht, den Takt auf 10 Minuten anzuheben.

3.6.3 Anschlüsse/Verbindungen

Es werden verbesserte Anschlüsse des Regionalexpresses an die S21 in jeweils beide Richtungen von Bergedorf gewünscht. Auch wird kritisiert, dass die Verbindung nach Lüneburg für alle östlich von Bergedorf Wohnenden erschwert wurde, da diese zunächst zum Hamburg Hbf fahren müssen, um dann mit der RE 1 zurück Richtung Osten/Büchen zu fahren.

Konkret werden folgende Anregungen und Hinweise gemacht:

- Verknüpfung mit der Buslinie 433
- Die Möglichkeit anbieten, aus Hamburg kommend in Bergedorf ohne große Wartezeit (3-4 Minuten) in die S21 Richtung Aumühle umzusteigen
- Lange Wartezeiten Richtung Aumühlen: 20 Minuten

- Abfahrt des Zuges in Müssen ca. 5 Minuten früher um Anschlüsse an Busse und S-Bahn zu ermöglichen

3.6.4 Bedienhäufigkeit

Es werden bezüglich der Bedienhäufigkeit ein Ausbau des Angebots an Zügen in den Morgen- und Abendstunden, also ab 6 Uhr bzw. 21 Uhr, sowie am Wochenende gefordert. Es wird eine Lücke zwischen 21 Uhr und 23 Uhr kritisiert, in der kein Zug verkehrt. Am Wochenende werden darüber hinaus auch Nachtzüge gewünscht - insbesondere zwischen 2 Uhr und 3 Uhr morgens.

Es werden konkret folgende Hinweise und Anregungen gegeben:

- Kritik, dass morgens kein Zug zwischen 6:20 Uhr und 7:20 Uhr fährt
- Eine Zusätzliche Verbindung von Hamburg um ca. 22 Uhr
- Es fehlt eine Abfahrt in Büchum um 7:15 Uhr und eine ab Hamburg Richtung Büchen um 17:45 Uhr
- Es fehlt eine Fahrt um 0:55 Uhr

3.6.5 Auslastung

Es wird angemerkt, dass auch nachmittags die Züge sehr voll seien.

3.6.6 Haltestellen

In der Diskussion um die Linie 1 / RB 11 werden mehr Halte in Friedrichsruh gefordert. Derzeit halten diese nur sonntags, aber es wird gefordert, dass Friedrichsruh wieder ein Systemhalt aller RE 1-Fahrten werden solle.

3.6.7 Zuverlässigkeit

Es wird angemerkt, dass die S-Bahn-Linie 21 sehr unzuverlässig sei.

3.6.8 Linienführung

Die Wiedereinführung der RB 11 von Aumühle nach Büchen mit Anschlussoptimierung in Büchen wird von einem User Teilnehmer*in gefordert.

3.7 RB 64

3.7.1 Ausstattung & Design

An der Diskussion um die Linie RB 64 haben sich nicht viele beteiligt. Es wird allerdings gefordert, dass in den Sommermonaten mehr Möglichkeiten der Fahrradmitnahme geschaffen werden sollten.

3.8 RE 7 / RE 70 / RB 77

3.8.1 Ausstattung & Design

In der Diskussion um die Linie RE 7 wurde die Fahrradmitnahme kontrovers behandelt. Auf der einen Seite wurde das Argument angebracht, dass Fahrräder sehr viel Platz einnehmen, während auf der anderen Seite erklärt wurde, dass die Fahrradmitnahme von großer Bedeutung sei und ausgebaut werden solle. Es wur-

de daraufhin eingehend argumentiert, dass die Anzahl der Wagen, in denen Kinderwägen und Fahrräder mitgenommen werden können, in den Zügen deutlich zu knapp sei. Dieses Platzproblem hat in der Diskussion generell eine große Rolle gespielt. Es wurde gefordert, dass einige der 1.-Klasse-Abteile zu 2.-Klasse-Abteilen umfunktioniert werden sollten. Außerdem wurde kritisch angemerkt, dass es keinen Getränke- oder Snackservice und keine Automaten in den Zügen gäbe.

3.8.2 Taktung

In der Diskussion um die Taktung der Linie RE 7 werden sehr konkrete Forderungen unterbreitet. Allgemein lässt sich festhalten, dass eine regelmäßigere Taktung gefordert wird und die Fahrtzeiten der vier Züge besser aufeinander abgestimmt werden solle. Es wird gefordert, dass der RE 7 in Kiel zur vollen Stunde einfährt. In der Haltestelle Hamburg Hauptbahnhof solle der RE 7 30 Minuten nach der vollen Stunde abfahren. Außerdem solle der RE 7 in Neumünster nicht auf den jeweils verspäteten Zugteil aus Flensburg oder Kiel warten, sondern eigenständig weiterfahren. Die Abfahrten in Neumünster sollten mit dem Fernverkehr besser abgestimmt werden, da sich diese derzeit gegenseitig blockieren und es so zu Verspätungen komme.

Im Detail werden folgende Wünsche geäußert:

- Mindestens in den HVZ (6 bis 9 Uhr und 16 bis 19 Uhr) eine exakte 30-min-Taktung. Dies gilt insbesondere für die Fahrt ab Neumünster (aktuell 28 nach oder 46 nach)
- Die Abfahrten 22 Minuten nach der vollen Stunde von HH Hbf in den Norden sollten etwas nach hinten - z.B. 30 Minuten nach der vollen Stunde - verlegt werden.
- Vorschlag für Abfahrten zwischen Elmshorn nach Hamburg zu den Hauptverkehrszeiten (Morgens zwischen 5:40 Uhr und 9:10 Uhr) bzw. am Nachmittag zwischen (16:00 und 20:00 Uhr) 6:10 Uhr Elmshorn - Hamburg Hbf. 6:20 Uhr Elmshorn - Hamburg Altona 6:30 Uhr Elmshorn - Hamburg Hbf. 6:40 Uhr Elmshorn - Hamburg Altona 6:50 Uhr Elmshorn - Hamburg Hbf. 7:00 Uhr Elmshorn - Hamburg Altona. Die bisherige Taktung ist unregelmäßig.

3.8.3 Anschlüsse/Verbindungen

Bezüglich der Thematik Anschlüsse und Verbindungen wird die Diskussion um die Ausweitung von Halten in Pinneberg angestoßen. An dieser Stelle werden allerdings nur Argumente, die sich mit der Anbindung beschäftigen, aufgezeigt. Die weitere Diskussion ist unter der Kategorie "Haltestellen" dieser Linie dargestellt. So wird gefordert, dass es zu keinem Halt in Pinneberg kommen solle, da dieser die Anschlüsse in Hamburg gefährde. Jetzt sei bereits der Anschluss in Hamburg an den Fernverkehr und andersherum, wie beispielsweise auf dem Weg von Berlin nach Kiel, häufig nicht gewährleistet. Der Puffer für Verspätungen der Linie RE 7 sei bereits sehr klein. Es wird angeführt, dass ein Halt in Pinneberg allerdings einen Anschluss an das Hamburger S-Bahn-Netz ermögliche und außerdem so eine bessere Anbindung Pinnebergs an Schleswig-Holstein hergestellt werden könne.

Auch die Verbindung nach Neumünster sei verbesserungswürdig. Es wird von einigen Teilnehmenden angemerkt, dass die Umsteigezeit in Elmshorn stark verbesserungswürdig sei. Hier sei auch kein Anschluss an die Buslinie 6500 gegeben. Es wird gefordert jede Stunde einen Anschluss an die RE 7 von Itzehoe kommend in Elmshorn zu ermöglichen. In Neumünster wird gefordert, dass ein Umstieg von Flensburg kommend nach Kiel ermöglicht werde. Außerdem wird angemerkt, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse nicht auf die der Züge abgestimmt seien.

Konkret werden folgende Kritik und Anregungen geäußert:

- Wenn der RE 70 in Einfeld und Flintbek anhielte, gäbe es noch bessere Anschlussmöglichkeiten in Richtung Hamburg und Kiel
- Eine bessere Anbindung an den Busverkehr in Neumünster. Zum Teil hat man nur 4 Minuten Umsteigezeit . Vor allem handelt es sich dabei um die Busse, die um 30 ; 35 ; 40 ; 50 ; 55 ; 00 abfahren
- Eine verbesserte Abstimmung der Buslinie 1 auf die Bahnverbindung von/nach Hamburg wäre wünschenswert
- die DB in Neumünster nicht um :32, sondern um :36 (tagsüber) Richtung Kiel abfahren lassen, damit alle, auch die älteren Herrschaften mit Rollator o.ä., ihren Zug nach Kiel erwischen
- Start des 7:38 Uhr-Zuges in Pinneberg nicht auf Gleis 4, sondern auf Gleis 3
- Herstellung des Eckanschlusses Itzehoe - Neumünster - FL/KI in jeder Stunde. Negativbeispiel: um 23:10 Uhr trifft der RE 6 aus Itzehoe ein und zeitgleich fährt der RE 7 ab
- Eine Umsteigemöglichkeit von den DB – Regional-Expresszügen von/zu den dänischen DSB IC-Zügen in Flensburg ist im DB Fahrplan nicht ersichtlich

3.8.4 Bedienhäufigkeit

Bezüglich der Bedienhäufigkeit wird deutlich mehr Zugverkehr in Pinneberg gefordert. Außerdem wird gefordert, dass abends um 22 Uhr noch eine Verbindung nach Flensburg angeboten werden solle. Auch ein nächtlicher Zugverkehr wird gewünscht. Flintbek solle außerdem halbstündlich erreichbar sein.

3.8.5 Auslastung

Es wird angemerkt, dass die Züge der Linie RE 7 und RE 70 zu den Stoßzeiten stark ausgelastet sind. Allerdings gibt es hierzu konträre Meinungen: Während ein*e Teilnehmer*in des Dialogs erklärt, dass der RE 70 deutlich voller als der RE 7 ist, führt ein*e anderer*e Teilnehmer*in an, dass der RE 70 häufig fast leer sei. Ein*e anderer Teilnehmer*in stellt dar, dass es im Berufsverkehr auf der Linie RE 70 zu wenig Kapazität gäbe.

Im Detail wurden folgende Anregungen gemacht:

- Zumindest für RE21007 und RE21009 (06:27 Uhr und 07:27 Uhr ab Kiel) morgens in Richtung Hamburg und für RE21024 und RE21026 (16:22 Uhr

und 17:22 Uhr ab Hamburg Hbf) abends in Richtung Kiel halte ich es für sinnvoll künftig, nach vollständiger Auslieferung der Twindexx-Triebzüge, jeweils 2 Einheiten einzusetzen.

3.8.6 Haltestellen

In der Diskussion um die Linie RE 7 / RE 70 wird eine kontroverse Diskussion um die Haltestellen Pinneberg und Tornesch geführt. Auf der einen Seite werden von vielen Teilnehmenden die Argumente angebracht, dass Pinneberg ein wichtiger Bahnhof mit S-Bahn- und Busverbindung nach Hamburg sei. Es werden regelmäßige Halte in Pinneberg gefordert. Auch ein Halt in Tornesch wird von vielen Teilnehmer*innen gewünscht, insbesondere da es hier nicht wie in Pinneberg weitere Verkehrsmöglichkeiten mit der S-Bahn gibt, um nach Hamburg zu kommen. Auf der anderen Seite wird argumentiert, dass die Aufgabe des Regionalexpresses eine schnelle Verbindung an die weiter von Hamburg entfernten Städte und Gemeinden darstellt und denen eine schnelle Verbindung nach Hamburg angeboten werden müsse. Ein Lösungsvorschlag erklärt, dass auf dem Weg gen Norden in Hamburg gehalten werden könne um die Verbindung Pinnebergs in den Norden zu verbessern, aber eine schnelle Verbindung Richtung Hamburg ohne Halt in Pinneberg beizubehalten. Bezüglich des RE 70 wird darüber hinaus gefordert ebenfalls Halt in Flintbek und Einfeld zu machen.

Folgend wird eine Auswahl Aussagen zu den Haltestellen Pinneberg und Tornesch dargestellt:

- Leider halten die Züge nur ab 15:15 Uhr auch in Pinneberg [Anmerkung der Nah.SH: Nach aktuellem Stand fährt bereits um 14:15 Uhr ein Zug über Pinneberg.]
- Insbesondere in den Abendstunden wäre ein Halt in Tornesch wünschenswert, da es oft zu langen Wartezeiten in z.B. Elmshorn kommt, um anschließend eine Fahrtzeit von 3 Minuten bis nach Tornesch aufzunehmen
- im Gegensatz zu Pinneberg kommt man von Tornesch mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern (S-Bahn, Busse) nicht weg, weil es sie entweder in Tornesch nicht gibt (S-Bahn) oder sie nicht direkt von da aus zu anderen Bahnknotenpunkten verkehren
- wenigstens mittags gegen 13:28 Uhr einen zusätzlichen Halt in Pinneberg
- Halt in Pinneberg als Startpunkt/Endpunkt der S-Bahn. Alternativ: Der S-Bahn-Bereich müsste bis Elmshorn verlängert werden.
- Als Pinneberger Bürger und regelmäßiger Pendler nach Kiel wünsche ich mir eine vernünftige Regionalexpressverbindung nach Kiel
- Ich wünsche mir explizit keine zusätzlichen Halte in Pinneberg, da der RE7/70 bereits zwischen Elmshorn und HH überfüllt ist und für die Pinneberger eine Verbindung bereits alle 10 Minuten nach Altona fährt

3.8.7 Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit der Linie wird von einigen Teilnehmenden kritisiert. Verspätungen führen dazu, dass Anschlusszüge verpasst werden. Es wird vorgeschlagen, dass zum einen die Flügel (Flensburg/Kiel) in Neumünster unabhängig voneinander ab Neumünster weiterfahren, wenn ein Teil Verspätung hat, zum anderen dass Regionalbahnen und -expresse nicht immer hinter den Fernverkehr gestellt werden.

3.8.8 Linienführung

Es werden unterschiedliche Vorschläge zur Linienführung gemacht. Zum einen wird vorgeschlagen, dass der Hamburger Hauptbahnhof nicht mehr als Endbahnhof genutzt wird, sondern die Züge der Linie RE 7 und RE 70 von Hamburg weiter nach Lübeck fahren. So könnte der Bahnhof in Hamburg entlastet werden. Die dadurch eingesparte Zeit könnte in Zughalte in Tornesch bzw. Pinneberg investiert werden. Ein anderer Vorschlag ist, die Linie RE 70 so zu lassen, wie sie ist, aber dafür die Linie RB 71 von Wrist bis Kiel zu verlängern - wahlweise auch nur in der Hauptverkehrszeit. Es wird außerdem gefordert, dass ein drittes bzw. viertes Gleis zwischen Hamburg und Elmshorn gebaut werde. Auch eine Überführung der Linie RE 70 in die Linie RE 7 wird vorgeschlagen, um eine halbstündige Verbindung nach Flensburg zu ermöglichen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen die S21 bis nach Pinneberg zu verlängern.

3.9 RB 72 / RB 73

3.9.1 Anschlüsse/Verbindungen

Einige Teilnehmer*innen wünschen sich eine bessere Anbindung der Regionalbahnen an die Busse in Kiel. Konkret wird die Verbindung von Suchsdorf an den Uni-Campus angesprochen. Außerdem wird eine bessere Anbindung von Kiel nach Dänemark angebracht. Insbesondere die Anschlüsse in Flensburg werden dabei angesprochen.

Im Detail werden folgende Aussagen getroffen:

- Es wäre schön, wenn vor allem die Stadtbuslinie 1 (Abfahrt Minute 59) bei den typischen 2-3-Minuten-Verspätungen der Bahn aus Kiel (Ankunft Minute 57) warten könnte.
- Alle Züge aus/in Richtung Norden halten in Suchsdorf, und das ist (mit Kronshagen, wo aber nur jeder zweite Zug hält) der nächste Haltepunkt am Uni-Campus. Die Busanbindung ist bislang ungünstig. Besser Absprachen etwa hinsichtlich Streckenführung der Linien 22 und/oder 81 entlang Olshausenstraße/Uni-Campus und/oder Anpassung zwischen Bahn und Buslinie 61 am Schneiderkamp und/oder Start/Ende der Buslinie 60S in Suchsdorf statt am Botanischen Garten

3.9.2 Haltestellen

An der Haltestelle in Suchsdorf wird eine geschützte Fahrradabstellanlage gewünscht. Außerdem wird gewünscht, dass jede Bahn in Kiel-Hassee, Citti-Park und Kronshagen hält.

3.9.3 Linienführung

Es wird erfragt, ob die dänische Buslinie 110 bis zum Bahnhof verlängert werden könne und diese Linie bis zur dänischen Grenze in den SH-Tarif eingebunden werden könne.

3.10 RB 74 / RB 75

3.10.1 Anschlüsse/Verbindungen

Von einigen Teilnehmer*innen wird der Anschluss in Husum kritisiert. Häufig werden in Husum weitergehende Verbindungen nach Sylt verpasst. Außerdem wird angemerkt, dass die Verbindung von Kiel über Rendsburg Richtung Flensburg zeitlich zu knapp abgestimmt ist. Darüber hinaus wird gewünscht, dass die Regionalbahn auf den Busverkehr in Kiel abgestimmt wird - oder andersrum.

3.10.2 Bedienhäufigkeit

Es wird gefordert, dass die Regionalbahnen der Linie RB 75 an allen Haltestellen innerhalb Kiels halten. Auch ein stetiger Halt der Linie RB 75 in Meldsorf wird gefordert, auch weil hier derzeit ein neues interkommunales Gewerbegebiet entsteht.

3.10.3 Auslastung

Es wird angemerkt, dass insbesondere der Abschnitt Rendsburg-Kiel stark ausgelastet sei.

3.10.4 Haltestellen

Bezüglich der Linie RB 74 wird gefordert, dass diese auch in Kiel-Hassee halten solle, da ein Umstieg am Kieler Hbf oder eine Fahrt von Rendsburg aus unattraktiv sei. Ein*e Teilnehmer*in merkt allerdings an, dass sich durch mehr Halte die Fahrtzeit verlängern würde und erst ein zweigleisiger Ausbau eines Streckenabschnitts oder die Einrichtung eines weiteren Kreuzungspunktes Abhilfe schaffen würde.

3.10.5 Linienführung

Es wird gefordert, dass die Nebenbahnen in Schleswig-Holstein zu Hauptstrecken umgebaut werden sollten, um das Tempo erhöhen zu können. Es wird außerdem vorgeschlagen, dass eine Linie wieder von Kiel über Husum durchgehend nach St.-Peter-Ording fährt. Auch eine durchgehende Verbindung wird, insbesondere am Wochenende und in den Sommermonaten, von Kiel über Husum nach Westerland von einigen Teilnehmer*innen gefordert.

3.11 RB 76

3.11.1 Bedienhäufigkeit

Es wird vorgeschlagen, dass die Linie RB 76 auch sonntags verkehren soll. Argumentiert wird, dass die Buslinie 200 auch sonntags so voll sei, dass sich der Einsatz der Regionalbahn lohnen würde.

3.12 RB 63

3.12.1 Taktung

Es wird eine Verdichtung der RB 63 zwischen Hohenweststedt und Heide auf einen Stundentakt vorgeschlagen.

3.12.2 Anschlüsse/Verbindungen

Es wird gefordert, dass die Linie RB 63 mit der Linie RB 82 in Neumünster verbunden wird. Es wird kritisiert, dass der im Fahrplan enthaltene Verspätungspuffer zu klein sei und dadurch Anschlusszüge in Heide verpasst werden.

3.12.3 Linienführung

Es wird vorgeschlagen, dass der RB 63 mit der Linie RB 82 in Neumünster zu einer Linie verbunden wird, sodass ein Umsteigen in Neumünster entfallen kann.

3.13 RB 82

3.13.1 Anschlüsse/Verbindungen

Es wird kritisiert, dass der Fahrplan der RB 82 bezüglich der Ankunftszeit in Neumünster nicht eingehalten wird, sodass Anschlusszüge verpasst werden oder der Umstieg sehr stressgeladenen ist.

3.13.2 Linienführung

Es wird vorgeschlagen, dass die Linie RB 63 mit der Linie RB 82 in Neumünster zusammengelegt wird und somit von Bad Oldesloe über Neumünster und Heide nach Büsum verkehrt.

3.14 RB 85

3.14.1 Taktung

Es wird gefordert, dass die Linie RB 85 in den Sommermonaten im 30min-Takt verkehrt.

3.14.2 Anschlüsse/Verbindungen

Es wird argumentiert, dass ein Anschluss an Bad Schwartau und somit an die Linie RB 84 im Bereich des Möglichen liege.

3.14.3 Bedienhäufigkeit

Eine Aufstockung der Zugfrequenz zu den Stoßzeiten wird gefordert.

3.14.4 Auslastung

Es wird erklärt, dass die Linie insbesondere zur Ferienzeit sehr stark ausgelastet sei. Insbesondere abends seit der Zug der Linie RB 85 aber auch jahreszeitunabhängig sehr voll.

3.14.5 Zuverlässigkeit

Kritisiert wird von einer Teilnehmer*in, dass die Zeit mit der Regionalbahn für die Strecke deutlich länger dauert als mit dem Auto oder dem Eurocity.

3.15 RE 8 / RB 80 / RB 81

3.15.1 Ausstattung & Design

Es wird gefordert, dass die maximal mögliche Länge der Züge ausgeschöpft werden soll und die Doppelstockwagen der Linie Hamburg - Kiel/Flensburg auch auf der Linie des RE 8 zum Einsatz kommen sollen. Allerdings wird auch kritisch angemerkt, dass eine Verlängerung der Züge keine finale Lösung sein kann.

3.15.2 Taktung

Bezüglich der Taktung wird von einigen Teilnehmer*innen ein 20min-Takt zwischen Lübeck und Hamburg gewünscht. Andere Teilnehmer*innen fordern einen 30min-Takt und führen insbesondere an, dass dieser auch am Wochenende umgesetzt werden sollte. Es wird außerdem gefordert, den Sprinter ab Lübeck wieder einzusetzen und die Abfahrtszeiten der Regionalbahn und des Regionalexpresses am Hamburger Hauptbahnhof zu entzerren. Zu Stoßzeiten sollte auch eine 20min-Taktung in Erwägung gezogen werden, sowie die Grundstruktur der Abfahrtszeiten in Lübeck geregelt werden soll. Ein konkreter Vorschlag hierbei ist, die Regional-
expresse immer um "kurz nach" einer vollen Stunde abfahren zu lassen.

Im Detail wurden darüber hinaus folgende Vorschläge geäußert

- aus Richtung Hamburg Hbf: auf jeden Fall den vor längerer Zeit gestrichenen Verstärkerzug in der Taktlücke zwischen 17:08 Uhr und 17:38 Uhr wieder einzusetzen, evtl. wie vorgeschlagen mit Beschleunigung durch Entfall Halt Wandsbek - auch zwischen 19:08 Uhr und 20:08 Uhr die beiden zusätzlichen Verstärkerfahrten anbieten, so dass auch in dieser Stunde vier Züge fahren 2. in Richtung Hamburg Hbf: - den z. Zt. fast täglich ausfallenden Zug 8:30 Uhr ab Tonndorf stabil verkehren lassen - auch zwischen 8:30 Uhr und 9:00 Uhr (Abfahrten Tonndorf) noch einen Verstärkerzug einsetzen. Generell: - Verstärkerzüge ebenfalls in einem gleichmäßigen Takt fahren lassen (Auffüllung zu sauberem 15min-Takt)
- Halbstundentakt Takt ab Bad Oldesloe, auch am Wochenende auf der RE 80 und ein Verstärker Zug am späten Nachmittag bei der RB 81 nach Ahrensburg
- Abfahrt des Zuges Richtung Hamburg schon um 8:02 Uhr statt 8:08 Uhr

3.15.3 Anschlüsse/Verbindungen

Zur Verbesserung der Anschlüsse wird gefordert einen halbstündigen Takt, auch am Wochenende, einzuführen. So seien die Verbindungen sichergestellt. Der RB 86 solle früher abfahren, damit die Anschlüsse in Lübeck erreicht werden können. Es wird kritisiert, dass die Umstiegszeit von den Zügen aus Kiel in Lübeck Richtung Hamburg zu lang sei. Auch andersrum wird der Anschluss RB 80 und RB 84 als unzuverlässig dargestellt. Es wird gewünscht, dass der Busverkehr in Lübeck an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Regionalbahnen angepasst wird.

3.15.4 Bedienhäufigkeit

Wie bereits in Bezug auf die Taktung erwähnt, wünschen sich einige Teilnehmer*innen eine Frühverbindung auch am Wochenende, sowie den Ausbau von Spät- und Nachtzügen. Konkret wird der Einsatz eines Verstärkerzuges zwischen 17 Uhr und 17:30Uhr gefordert, sowie die ehemals eingesetzten Sprinter zwischen Hamburg und Lübeck wieder einzusetzen.

3.15.5 Auslastung

Es wird angemerkt, dass die Züge in Wandsbek immer stark ausgelastet sind und auch der RE8 zur Hauptverkehrszeit stark frequentiert ist.

3.15.6 Haltestellen

In Bezug auf den Halt einzelner Linien gibt es konträre Meinungen. Zum einen wird ein Halt in Bargtheide gefordert, zum anderen wird argumentiert, dass weitere Halte des RE 8 die Fahrtzeit unnötig verlängerten. Die Haltestelle Wandsbek wird als wenig frequentiert beschrieben.

3.15.7 Linienführung

Es wird der Wunsch nach einem zusätzlichen halt in Lübeck-Kücknitz geäußert. So soll eine quasi S-Bahn für die Hansestadt entstehen. Es wird außerdem gefordert, dass der Sprinter zwischen Lübeck und Hamburg wieder zum Einsatz kommen solle und in Hamburg ein Ersatzzug stationiert werden solle, der bei starken Verspätungen einspringen kann.

3.16 RE 83 / RB 84

3.16.1 Ausstattung & Design

Insbesondere die Dieselfahrzeuge auf der Linie RE 83 / RB 84 werden von den Teilnehmer*innen kritisiert. Die Dieselmotoren werden als unbequem und komfortlos beschrieben. Außerdem wird beschrieben, dass diese nicht genügend Platz bieten. Es wird gefordert, dass die Strecke zukünftig von Doppelstockwagen betrieben werden solle.

3.16.2 Taktung

In Bezug auf die Taktung der Linie wird gefordert, die Regionalbahn in einem halbstündigen Takt fahren zu lassen. So wird beispielsweise Pönitz derzeit nur

stündlich angefahren. Aber auch der Regionalexpress sollte in den Hauptverkehrszeiten zwischen Lübeck und Büchen halbstündlich fahren.

3.16.3 Anschlüsse/Verbindungen

Es wird von einigen Teilnehmenden angemerkt, dass die Verbindung zwischen der Linie Hamburg und dem RB 84 häufig nicht hergestellt werden kann. So wird erklärt, dass die Regionalbahn häufig bei Einfahren des Zuges aus Hamburg abfährt. Außerdem wird eine verbesserte Verbindung von Eutin nach Neumünster angeregt. Es wird außerdem die Standzeit des RE 83 in Büchen diskutiert. Hier wird auf der einen Seite angemerkt, dass die Standzeit für durchfahrende Fahrgäste lästig sei, aber auf der anderen Seite das Umsteigen für viele Fahrgäste ermöglicht.

3.16.4 Bedienungshäufigkeit

Es wird die Ausweitung des Zugverkehrs auf den Linien in den frühen Morgenstunden und in den Abendstunden gefordert. Außerdem wird ein durchgehender Nachtverkehr zwischen Kiel und Lübeck am Wochenende erbeten.

Konkrete Forderungen stellen sich wie folgt dar:

- die abendliche Lücke zwischen 20:28 Uhr und 22:01 Uhr für Fahrten ab Lübeck schließen
- Die RB 83, 21836, fährt nur Sonnabends um 21:38 Uhr von Lüneburg Richtung Büchen und weiter über Lübeck nach Kiel. Dieser Zug fehlt an den Tagen von Sonntag bis Freitag den Fahrgästen um von Lüneburg über Büchen nach Lübeck zu kommen und auch Fahrgästen, welche mit dem RE 1 aus Hamburg in Büchen ankommen um dann weiter nach Mölln, Ratzeburg und Lübeck zu fahren

3.16.5 Auslastung

Die Züge ab Büchen sowie ab Pönitz und Pansdorf werden als stark ausgelastet beschrieben.

3.16.6 Haltestellen

Es wird gefordert, dass häufigere Bahnhalte in Pönitz und Pansdorf eingeplant werden. Auch mehr Halte in Kiel-Elmschenhagen werden gefordert. Ein*e Teilnehmer*in argumentiert allerdings, dass jeder eingelegte Halt die Fahrzeit um bis zu 3 Minuten verlängere.

3.16.7 Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit der Bahn wird kritisiert. Die Begründungen von Verspätungen werden von einem Teilnehmenden als „skurril“ bezeichnet (wie beispielsweise dichter Nebel). Es komme dadurch zu Folgeverspätungen.

3.16.8 Linienführung

Es wird gefordert, dass die Strecke zwischen Kiel und Lübeck elektrifiziert wird. Es wird außerdem kritisiert, dass die Linie RB 84 durch viele Zwischenhalte eine zu hohe Fahrzeit zwischen Kiel und Lübeck hat. Außerdem wird der Einsatz von Sprinterzügen Richtung Hamburg auf der Linie RB 84 gefordert.

3.17 A3

3.17.1 Ausstattung & Design

Es wird gewünscht, dass die Linie A 3 zu Stoßzeiten in Doppeltraktion verkehrt.

3.17.2 Taktung

Es wird eine Taktverdichtung gewünscht.

3.17.3 Anschlüsse/Verbindungen

Es wird gewünscht, dass der Fahrplan so konfiguriert ist, dass in Henstedt-Ulzburg der Anschluss an die Linien A 1 und A 2 möglich ist. Konkret wird hierzu beschrieben:

- Seit dem Fahrplanwechsel in Dezember 2017 auf der A1 und A2 bekomme ich in Henstedt-Ulzburg nur noch selten den direkten Anschlusszug nach Kaltenkirchen um 17.24 Uhr und 18.24 Uhr. Hier wäre es gut, wenn die A3 in Barmstedt schon eine Minute früher losfahren würde und das die A1 in Henstedt-Ulzburg um 18.25 Uhr statt um 18.24 Uhr abfährt.

3.17.4 Bedienhäufigkeit

Es werden zusätzliche Nachtfahrten der Linie A 3 gewünscht, sowie zusätzliche Verstärkerzüge im Berufsverkehr um 17:08 Uhr angeregt werden. Außerdem wird vorgeschlagen, dass die Verbindung 2:20 Uhr ab Elmshorn sollte nicht nur in der Silvesternacht angeboten werden, sondern auch am Wochenende, damit Fahrgäste, die lange in Hamburg unterwegs sind, auch ohne Taxi noch nach Hause kommen können.

3.17.5 Auslastung

Da die Anzahl der Fahrgäste steigend sei, werden mehr Züge ab Henstedt-Ulzburg und Elmshorn gefordert.

3.18 A2

3.18.1 Ausstattung & Design

Bezüglich des Zugtyps wird vorgeschlagen, dass LINT-Züge eingesetzt werden, um einen Zusammenschluss der Linie A 2 und A 3 zu ermöglichen. Kritisch angemerkt wird, dass die LINT-Züge allerdings eine lange baubedingte Ein- und Aussteigezeit aufweisen.

3.18.2 Taktung

Es wird angeregt, dass der Takt der Linie A 2 tagsüber bei mindestens 20 Minuten liegen solle. Eine Anpassung der Taktung der Linie A 1 und A 2 wird angeregt, damit die beiden Züge gegenseitig als Anschlusszug erreicht werden können.

3.18.3 Anschlüsse/Verbindungen

Lob gibt es für die Anschlussverbindung des A 1 und A 2. Eine Teilnehmende Person wünscht sich den Zug zurück, der Samstags um 9:40 Uhr in Kaltenkirchen ankommt. Im alten Fahrplan war dieser noch vorhanden.

3.19 A1

3.19.1 Ausstattung & Design

Von den Teilnehmer*innen werden auch Aussagen zur Ausstattung und dem Design der eingesetzten Züge getroffen. So wird erklärt, dass es an Stehplätzen fehlt, bei denen sich festgehalten werden kann. So können bei voller Belegung der Sitzplätze, die vorhandene Fläche für Stehplätze nicht genutzt werden, da es keine Haltemöglichkeiten gibt. Auch fehlende Fahrradstellplätze werden angemerkt. Es werden Forderungen nach dem Einsatz von doppelt traktierten Zügen getroffen.

3.19.2 Taktung/Verbindungen

In Bezug auf die Taktung der Züge, wird angemerkt, dass der wochentägliche 20min-Takt auch auf die Wochenenden ausgeweitet werden sollte. Insbesondere die Taktung am Wochenende stößt bei vielen Teilnehmenden auf Kritik. Der jetzige 40min-Takt wird von vielen Kommentator*innen als nicht ausreichend bewertet. Auch im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr wünschen sich einige Teilnehmende eine Ausweitung der Taktung und schlagen beispielsweise eine 10min-Taktung bereits ab 6 Uhr bzw. 15 Uhr vor.

3.19.3 Anschlüsse/Verbindungen

In der Linie A 1 wird der Anschluss zur S-Bahn 21 und S 3 in der Haltestelle Eidelstedt kritisiert. Insbesondere eine Taktverdichtung der A 1 würde zu einer besseren Verbindung an die S-Bahn führen. Die veränderten Haltepunkte beim Übergang zur S 3 haben keine Verbesserung gebracht. Der Bahnsteig dort wird als zu klein und wetteruntauglich kritisiert.

3.19.4 Bedienungshäufigkeit

Es wird angemerkt, dass eine direkte Verbindung des AKN zum Hauptbahnhof wünschenswert sei. Außerdem wird angeregt, den Nachtverkehr der Linie A 1 auszubauen und die Züge auch schon ab 6 Uhr verkehren zu lassen.

3.19.5 Auslastung

Von einigen Teilnehmenden wird die starke Auslastung der Linie A 1 angemerkt. Insbesondere wird kritisiert, dass zu den Hauptverkehrszeiten, die Kapazität der Züge nicht ausreicht. Als Lösungsvarianten wird vorgeschlagen, den Takt der Linie zu verdichten, aber auch die direkte Durchfahrt zum Hamburger Hauptbahnhof zu ermöglichen, da insbesondere am S-Bahn Gleis in Eidelstedt großes Gedränge herrscht.

3.19.6 Haltestellen

Insbesondere direkte Durchfahrten zum Hamburger Hauptbahnhof werden von einigen Teilnehmenden gewünscht.

3.19.7 Zuverlässigkeit

In Bezug zur starken Auslastung der Züge wird auch angemerkt, dass dadurch die Pünktlichkeit der Züge beeinträchtigt wird. Als Folge dessen werden regelmäßig die Anschlüsse an die S-Bahnen in Eidelstedt verpasst.

3.19.8 Linienführung

Wie bereits angemerkt, wünschen sich einige Teilnehmenden des Fahrplandialogs eine direkte Anbindung der Linie A 1 an den Hamburger Hauptbahnhof.

4 Fazit und Ausblick

Der Fahrplandialog der NAH.SH zum Fahrplanwechsel 2018 diente dazu mit den Fahrgästen in den Zügen und Bussen in Schleswig-Holstein ins Gespräch zu kommen. Diese konnten ihre Wünsche und Anregungen zu den einzelnen Linien abgeben und miteinander diskutieren. Das Angebot zur Beteiligung wurde rege angenommen. Die Teilnahme war durchgehend von sachlichen Beiträgen mit konstruktiven Ideen und Änderungshinweisen bestimmt. Einige Teilnehmer*innen hatten sehr konkrete Änderungsvorschläge.

Kritische Themen waren häufig der zusätzliche Halt von Regionalexpressen. Hierbei wurde wiederholend zu unterschiedlichen Linien die Diskussion um die Aufgabe der Regionalexpresse im Vergleich zu Regionalbahnen diskutiert. Auch ein wachsender Pendler*innenstrom und die damit verbundene Auslastung der Züge war in vielen Linien Thema der Diskussion. Insbesondere in die stark genutzten Linien Richtung Flensburg und Kiel, sowie die Marschbahn an der Westküste Schleswig-Holsteins wurde rege diskutiert. Rund um den Knotenpunkt Elmshorn wurden die Haltestellen Tornesch und Pinneberg als möglichen Halt in den Fokus der Diskussion genommen. Aber auch zu den Linien der Regionalbahnen der NAH.SH wurden Anregungen und Hinweise gegeben. Unter anderem wurde hier die Elektrifizierung der bestehenden Strecken gefordert. Darüber hinaus bemängelten insbesondere Teilnehmende der Diskussion zum RE 6 die Zuverlässigkeit der Züge.

Viele Teilnehmer*innen wünschten sich, dass generell zu den Hauptverkehrszeiten eine höhere Taktung und einen Ausbau der Züge durch beispielsweise Doppeltraktionen angeboten wird. Eine höhere Taktung der Züge hat nach der Aussage einiger Teilnehmer*innen auch eine verbesserte Anschlussmöglichkeit an Anschlusszüge oder die Bussysteme der einzelnen Kommunen und Städte zur Folge.

Es kamen auch Fragen zur Verwendung der Ergebnisse des Fahrplandialogs auf. Im nächsten Schritt sollen die Ergebnisse in die Planungen für den Fahrplanwechsel 2018 vom NAH.SH berücksichtigt und ggf. eingearbeitet werden. Anschließend bearbeitet die DB Netz den Entwurf des Fahrplans.