

NAH.SH- Fahrplandialog: Auswertung



NAH.SH
Der Nahverkehr

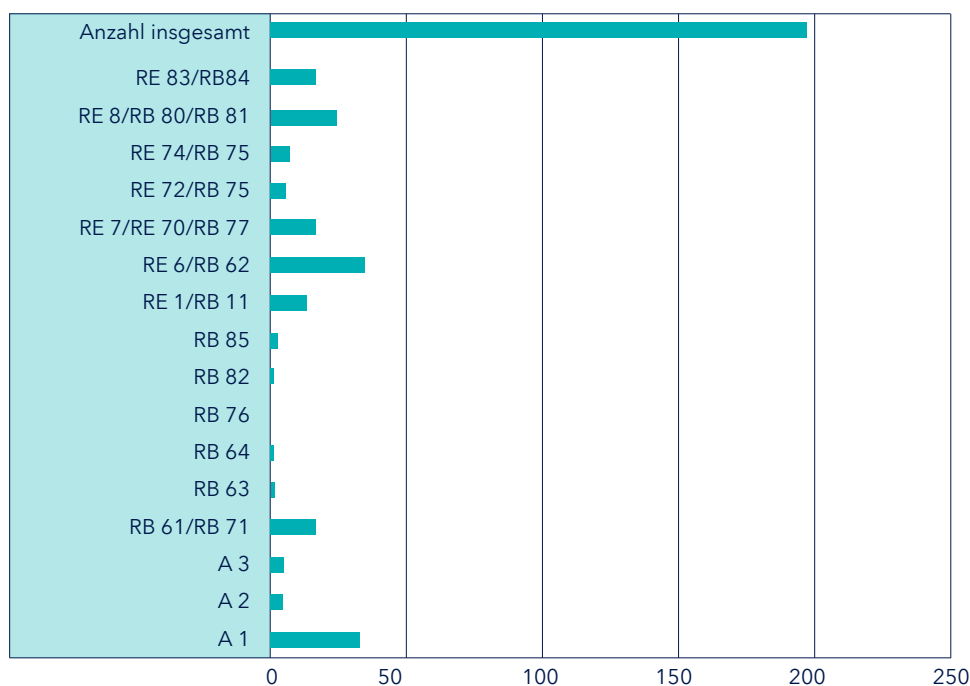
Fahrplandialog

1 Inhaltliche Auswertung

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

Das nachstehende Diagramm gibt einen Überblick über die Anzahl der Kommentare pro Diskussionsbereich. Es zeigt sich, dass insbesondere bei den Linien, für die Änderungen vorgesehen sind, mehr Kommentare eingingen (RB 61 / RB 71: 18 Kommentare; RE 1: 15 Kommentare), als bei Linien für die keine Änderungen vorgesehen sind. Bei Linien ohne vorgesehene Änderungen war die Beteiligung jedoch noch höher. So bestand bei der Linie A1 mit 32 Kommentaren ein hoher Diskussionsbedarf. Ebenso bei der Linie RE 6 / RB 62, bei der 35 Kommentare abgegeben wurden. Und auch bei der Linie RE 8 / RE 80 / RB 81 wurden insgesamt 24 Kommentare abgegeben.

Anzahl der Kommentare je Bahnlinie/Strecke



1.1 Linienübergreifende Beiträge

1.1.1 Tarifsystem

Der Wunsch, den Fernverkehr für den NAH-SH-Tarif freizugeben, wurde von mehreren Teilnehmenden im Dialog geäußert. Insbesondere, da es keine Schnellfahrstrecken in Schleswig-Holstein gibt und die Fernverkehrszüge nicht erheblich schneller aber deutlich weniger ausgelastet sind, könnten sie die Regionalzüge entlasten. So könnten auch Angebotslücken geschlossen werden. Auch die Anerkennung der BahnCard 50 bei der NAH.SH wurde gefordert. Von anderen Teilnehmenden wurde bemängelt, dass der SH-Tarif deutlich teurer ist als in anderen Bundesländern (z.B. Niedersachsen). Insbesondere die Strecke Reinfeld-Lübeck wurde hier von einem Teilnehmenden hervorgehoben. Er schlägt vor, diese durch Aufnahme in den HVV günstiger zu gestalten. An einer Stelle wurde die Erhöhung von Preisen bei gleichzeitigen Service-Einbußen angemerkt.

1.2 Neue Linien

Ein*e Teilnehmende*r des Fahrplandialogs wünscht sich eine neue RE-Linie von Hamburg über Büchen nach Lübeck mit Zwischenhalten in HH-Bergedorf, Schwarzenbek, Müssen, Büchen, Mölln, Ratzeburg und HL Flughafen

NAH.SH: Die meisten Züge zwischen Hamburg und Büchen verkehren weiter Richtung Schwerin und Rostock, so dass eine Durchbindung nach Lübeck nicht möglich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass die Strecke zwischen Büchen und Lübeck nicht elektrifiziert ist, zwischen Hamburg und Büchen aber elektrische Züge fahren. Daher halten wir diese Idee kurzfristig nicht für umsetzbar.

1.3 RB 61/RB 71: Hamburg – Wrist / Itzehoe

1.3.1 Ausstattung und Design

Bei der Nordbahn werden mehr Waggons und Doppelzüge gefordert. Auch wird, wie im vergangenen Jahr, eine Doppeltraktion gewünscht. Diese solle vermehrt in der Zeit zwischen 16-19 Uhr und auf der Strecke Altona-Elmshorn eingesetzt werden.

Mehrere Beiträge verwiesen darauf, dass der Halt der Nordbahn außerhalb der Überdachung unschön sei, dies aber aufgrund des langen Bremsweges der schnell beschleunigenden Züge nicht anders einzurichten sei.

NAH.SH: Derzeit setzt die Nordbahn in der Hauptverkehrszeit bereits alle verfügbaren Fahrzeuge ein. Kurzfristig sind hier kaum Aufstockungen der Kapazitäten möglich. NAH.SH prüft jedoch gemeinsam mit der Nordbahn, ob mittelfristig längere Züge möglich sind.

In Altona müssen aus Sicherheitsgründen die Züge der Nordbahn am Ende des Bahnsteigs halten, da der Lokführer bei kurzen Zügen sonst nicht das Ausfahrtsignal am Ende des Bahnsteigs erkennen kann.

1.3.2 Taktung

Aufgrund der hohen Auslastung der RB 61/ RB 71 wird an mehreren Stellen eine erhöhte Taktung (zwei bis drei Züge pro Stunde) gefordert. Sollte eine zweite Verbindung pro Stunde für die RB 61/ RB 71 nicht realisiert werden können, müssen die Bahnen ganztägig mit Doppelzügen verkehren oder der RE 70/7 zusätzlich in Pinneberg und/ oder Tornesch halten, so ein*e Dialogteilnehmende*r.

An anderer Stelle wird die S3 nach Altona als Alternative zum RB 61/ RB 71 angemerkt.

NAH.SH: Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist die Taktung der Züge der Linie RB 61/ RB 71 der Nachfrage entsprechend ausreichend. Zur Hauptverkehrszeit würden wir gerne insbesondere nach Hamburg Hbf mehr Züge verkehren lassen. Aufgrund der Überlastung der Hamburger Verbindungsbahn sind dafür jedoch derzeit keine freien Trassenkapazitäten vorhanden.

Mittelfristig beabsichtigt die NAH.SH nach der von der DB Netz AG beabsichtigten Schließung des alten Bahnhofs in Altona und des Neubaus eines Fernbahnhofs in Diebsteich, vermehrt Züge der Linie RB 61/ RB 71 über die Hamburger Verbindungsbahn zu führen und damit die Kapazitäten dort deutlich auszubauen.

1.3.3 Anschlüsse/Verbindungen

Eine höhere Taktung des RE 6 / RB 62 würde auch zu besseren Anschlussmöglichkeiten und Umsteigezeiten führen. Momentan scheinen die Anschlüsse nur knapp erreichbar zu sein oder Fahrgäste müssen lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

Durch lange Standzeiten in Elmshorn und Weichenüberquerungen vor Hamburg kumulieren sich häufig

Verspätungen und Anschlüsse (Itzehoe Ab 11:42, 15:42, 17:42) können nicht mehr erreicht werden.

NAH.SH: Zur Sicherung der Anschlüsse zwischen RB 61 und RB 62 in Itzehoe wurde nachmittags eine besondere Wartezeitregelung zwischen Nordbahn und der DB Regio AG vereinbart, so dass die Anschlussverluste mittlerweile kaum noch vorkommen.

Die Anschlüsse in Itzehoe zwischen RB 61 und RB 62 um 11:42, 15:42 und 17:42 Uhr können derzeit aufgrund von Fahrplankonflikten mit dem Fernverkehr nicht angeboten werden.

1.3.4 Bedienhäufigkeit

Für den Bahnhof Pinneberg wird eine gesteigerte und regelmäßige Bedienhäufigkeit gewünscht.

NAH.SH: Mittelfristig beabsichtigt die NAH.SH nach der von der DB Netz AG geplanten Schließung des alten Bahnhofs in Altona und des Neubaus eines Fernbahnhofs in Diebsteich vermehrt Züge der Linie RB 61 über die Hamburger Verbindungsbahn zu führen und damit die Kapazitäten dort deutlich auszubauen.

1.3.5 Auslastung

Mehrere Stimmen im Dialog berichteten von einer hohen Auslastung des RB 61. Die einzige Alternative scheint die S3 zu sein, welche den Angaben zufolge ebenfalls stark ausgelastet ist. Besonders zwischen Itzehoe und Hamburg werden eine Doppeltraktion und Doppelzüge gefordert, um dem Reiseaufkommen gerecht werden zu können. Vor allem an den Wochenenden und zu morgendlichen Pendlerzeiten besteht hier Bedarf einer Entlastung.

NAH.SH: Die Nordbahn hat derzeit in der Hauptverkehrszeit bereits alle verfügbaren Triebzüge im Einsatz. Die NAH.SH sucht zusammen mit der Nordbahn nach Möglichkeiten, wie mittelfristig die Kapazitäten durch zusätzliche und/oder längere Züge ausgeweitet werden können.

1.3.6 Linienführung

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

NAH.SH: Die Linie RB 71 soll nach Wiederherstellung der Strecke Wrist – Kellinghusen bis Kellinghusen verlängert werden. Daher ist eine Führung nach Neumünster nicht möglich.

1.4 RE 1: Hamburg – Büchen - Schwerin

1.4.1 Ausstattung und Design

Der Einsatz von Doppeldeck-Wendezügen ist gewünscht. Es wurde auch vorgeschlagen, die Bahnstrecke zwischen Lübeck - Büchen zu elektrifizieren.

NAH.SH: Ab Dezember 2019 werden zwischen Büchen und Hamburg nur noch Doppelstockzüge zum Einsatz kommen.

Eine Elektrifizierung zwischen Büchen und Lübeck ist derzeit von der NAH.SH nicht geplant. Ab Ende 2022 fahren auf der Linie neue, emissionsarme Triebwagen (Ergebnis der Ausschreibung XMU – Infos auf www.nah.sh)

1.4.2 Taktung

Auch wenn eine Verbesserung der Taktung bereits eingetreten ist, besteht weiterhin der Wunsch, die Taktung in regelmäßigen und kürzeren Abständen (vor allem in den Morgen- und Abendstunden) einzurichten.

NAH.SH: Einer noch regelmäßigeren Vertaktung steht leider die Vielzahl der verkehrenden Fernzüge im Wege.

1.4.3 Bedienhäufigkeit

Der Wunsch von einem Halt in Friedrichsruh werktags besteht bei mehreren Personen, um die Fahrgäste aus Aumühle nach Osten mitnehmen zu können.

NAH.SH: Für die ab Dezember ausschließlich zum Einsatz kommenden Doppelstockzüge mit 5 Wagen sind die Bahnsteige in Friedrichsruh zu kurz, so dass ein Halt nicht möglich ist. Eine Verlängerung der Bahnsteige in Friedrichsruh steht in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zur geringen Zahl der Nutzer der Station.

1.4.4 Haltestellen

Die Aufzüge in Bergedorf sind häufig defekt und die Barrierefreiheit somit nicht sichergestellt.

NAH.SH: Für den Bahnhof Hamburg-Bergedorf sind die FMM und der HVV zuständig. Wir haben die Wünsche dorthin weitergeleitet.

1.4.5 Linienführung

Ein Ausbau der Bahnstrecke Lübeck-Büchen wird gefordert. Auf der anderen Seite wird ein Bau einer Verbindungskurve zur Umfahrung des Bahnhofs Büchen vorgeschlagen.

NAH.SH: Derzeit ist weder eine Verlängerung von Zügen Hamburg – Büchen nach Lübeck, noch der Bau einer Umfahungskurve Büchen vorgesehen. Die mit einer derartigen Kurve verbundene Reduktion der Zugverbindungen für Büchen hielten wir auch nicht für zielführend. Zudem müsste dazu die Strecke Lübeck – Büchen elektrifiziert werden.

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

1.5.1 Ausstattung und Design

Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens wünschen sich mehrere Teilnehmende längere Züge oder Doppelstockzüge. Besonders morgens zwischen 6-9 Uhr und nachmittags zwischen 14-18 Uhr besteht scheinbar Bedarf an einer Doppeltraktion oder LINT Triebwagen.

NAH.SH: Ab 2022 ist der Einsatz von neuen Zügen zwischen Lüneburg und Lübeck geplant. In diesem Zusammenhang prüfen wir mittelfristig die Ausweitung der Kapazitäten. Kurzfristig stehen der DB Regio AG die für eine Ausweitung der Kapazitäten benötigten zusätzlichen Züge jedoch nicht zur Verfügung (XMU – www.nah.sh).

Außerdem sollte die Strecke Kiel - Lübeck elektrifiziert werden, um auch hier die Fahrtzeit zu verkürzen und einen Beitrag für die Umwelt zu leisten.

NAH.SH: Die ab 2022 einzusetzenden neuen Züge werden lokal emissionsfrei verkehren und mit Wasserstoff oder Batterie betrieben werden (XMU – www.nah.sh).

1.5.2 Taktung

Zu diesem Aspekt wurden viele verschiedene Kommentare abgegeben. Es wurden konkrete Wünsche geäußert, welche Züge wann fahren sollten:

NAH.SH: Generell ist das Fahrgastaufkommen am Tagesrand insbesondere am Wochenende deutlich geringer als zu anderen Zeiten. Da das Angebot zwischen Lübeck und Kiel jedoch in einigen Bereichen nicht dem Angebot auf vergleichbaren anderen Strecken entspricht, soll dieses zum Jahr 2020 teilweise ausgeweitet werden.

- RB 21690 ab Lübeck Hbf. um 05:01 Uhr sonntags
- RB 21803 ab Lübeck Hbf. um 05:05 Uhr samstags und sonntags
NAH.SH: Samstags wird RB 21803 neu um 5:09 Uhr ab Lübeck verkehren. In Lüneburg besteht Anschluss an einen ICE Richtung Süden.
- RB 21802 ab Lüneburg um 04:20 Uhr samstags und sonntags
- RB 21804 ab Lüneburg um 05:45 Uhr sonntags
- RB 21836 ab Lüneburg um 21:38 Uhr täglich
NAH.SH: Die bisherige Taktlücke ab Lüneburg um 21:38 wird geschlossen.

Außerdem wurde ein Frühzug von Kiel nach Lübeck gewünscht (an Lübeck 05:30 Uhr).

NAH.SH: Kurzfristig ist ein zusätzlicher Zug vor der bisherigen frühesten Ankunft in Lübeck um 5:52 Uhr leider nicht möglich.

1.5.3 Anschlüsse/Verbindungen

Die Anschlüsse in Büchen an den EC nach und von Berlin sollten verbessert werden.

Ein Frühzug gegen 5 Uhr nach Lübeck wird gewünscht, um in Lüneburg die ICE-Anschlüsse besser erreichen zu können.

NAH.SH: Eine Verschiebung der Regionalzüge zugunsten des Fernverkehrs ist auf der eingleisigen Strecke leider nicht möglich. Zudem sind die Anschlüsse in Lübeck und Lüneburg an andere weiterführende Linien zu beachten.

1.5.4 Bedienungshäufigkeit

Mehrere Teilnehmende des Dialogs machten deutlich, dass die Gemeinde Pönitz besser angebunden werden sollte. Sowohl als Wohn- als auch als Schulstandort hat

Pönitz ein hohes Pendler*innenaufkommen, für das ein Halbstundentakt von Vorteil wäre. Besonders morgens und nachmittags ist hier ein erhöhtes Fahrgastaufkommen zu beobachten. Für Berufspendler*innen nach Lübeck und Hamburg wird ein Frühzug vor 05:36 Uhr gewünscht. Außerdem sollen der RE 83 und die RB 84 in Pönitz halten. Ersterer sollte auch Ascheberg bedienen, damit hier eine schnellere und bessere Verbindung nach Kiel und Lübeck hergestellt werden kann.

NAH.SH: Pönitz wird derzeit stündlich mit der RB 84 bedient. Dieses Angebot entspricht der Nachfrage und es bestehen derzeit keine Überlegungen dieses Angebot auszuweiten.

Ascheberg soll nach Fertigstellung der nächsten Ausbaustufe zwischen Kiel und Lübeck im Dezember 2020 von den meisten Zügen bedient werden und damit nahezu halbstündlich in alle Richtungen angefahren werden.

Kurzfristig ist ein zusätzlicher Zug vor der bisherigen frühesten Ankunft in Lübeck um 5:52 Uhr leider nicht möglich.

Weitere genannte Punkte waren:

- Vier zusätzliche Haltestellen in Preetz
- Bedarfshaltestellen z.B. in Güster und Pogeez

NAH.SH: Ab Dezember 2020 sollen in Preetz die zusätzlichen Halte Glindskoppel und Klinikum bedient werden. Eine Reaktivierung der Halte Güster und Pogeez ist derzeit nicht vorgesehen.

1.5.5 Auslastung

Die Strecke zwischen Kiel und Lübeck scheint besonders zu den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet zu sein. Darunter leidet der Fahr- und Sitzkomfort der Reisenden. Weitere Waggons wären daher werktags zu den Stoßzeiten und an Wochenenden wünschenswert.

NAH.SH: Derzeit sind alle verfügbaren Fahrzeuge der DB AG zur Hauptverkehrszeit im Einsatz. Mittelfristig prüfen wir jedoch die Ausweitung der Kapazitäten.

1.5.6 Haltestellen

Preetz Bahnhof: Hier sollten die Züge in Richtung Lübeck grundsätzlich von Gleis 1 und die Züge in Richtung Kiel grundsätzlich von Gleis 2 verkehren.

NAH.SH: In der Regel wird versucht die Züge Richtung Lübeck und Kiel immer vom selben Gleis abzufahren. Leider ist dies jedoch aufgrund von Unregelmäßigkeiten nicht immer möglich.

Lübeck Bahnhof: Hier wurde positiv angemerkt, dass die obere Bahnhofshalle viel sauberer geworden ist und der Bahnhof durch den neuen Edeka-Markt ebenfalls aufgewertet wird. Negative Punkte hingegen sind die verdreckten Gleise (insbesondere Gleis 4/5) und die geschlossenen Toiletten.

Pönitz Bahnhof: Hier wird eine Überdachung für wartende Fahrgäste gewünscht.

1.5.7 Linienführung

Um den Vorteil des Vereinigens und Trennens der Lint-Triebwagen auszunutzen, sollte die RB 84 neu konzipiert werden. Hierbei sollte der erste Zugteil die Bahnhöfe Lübeck - Eutin - Ascheberg - Kiel bedienen und der zweite Zugteil über Lübeck - Eutin und Ascheberg nach Neumünster fahren. So würde auch die Strecke Ascheberg - Neumünster wieder in Betrieb genommen werden. Für diese Konzeption müsste der Bahnhof in Ascheberg für das Trennen und Vereinigen von Zügen ausgebaut werden.

NAH.SH: Langfristig prüft die NAH.SH die Wiederinbetriebnahme der Strecke Ascheberg – Neumünster.

1.6 A1: Neumünster – Hamburg – Eidelstedt 1.6.1 Ausstattung und Design

Die Züge der Linie A1 sind für die Anzahl der Reisende nicht ausreichend ausgestattet. Da zu wenige Türen zur Verfügung stehen, verzögert sich das Aus- und Einsteigen und eine zügige Weiterfahrt wird verhindert. Diese Verspätung wird häufig nicht an nachfolgenden Bahnhöfen oder in der HVV-App angezeigt.

NAH.SH: Das Land SH plant mittelfristig die Umwandlung der AKN-Strecke zwischen Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen in eine S-Bahn. Die S-Bahnzüge werden über wesentlich mehr Türen als die sich bisher im Einsatz befindlichen Züge verfügen.

1.6.2 Taktung

Frühere (ab 4:36 Uhr von Eidelstedt), regelmäßige und häufigere Taktung oder auch Verlängerung der Züge zu den beruflichen Hauptzeiten sind im 10 Minutentakt von vielen Personen gewünscht.

NAH.SH: Eine Ausweitung des 10-Minutentaktes wird für Dezember 2020 geprüft.

Mehrere Personen sprechen sich für einen 40-Minutentakt der A1 bis Kaltenkirchen aus. Auch die A2 könnte in regelmäßigeren Abständen in der Nacht das Umland erreichen.

NAH.SH: Derzeit gibt es keine Pläne zur Verdichtung des Nachtverkehrs vor Inbetriebnahme der S21.

Ein 20-Minutentakt an Sonntagen ist von mehreren Personen gewünscht, um auch an Wochenenden ohne Auto einen Familientag in Hamburg verbringen zu können.

NAH.SH: Der 20-Minutentakt an Sonntagen ist mittelfristig vorgesehen. Die Umsetzung scheitert derzeit noch an den fehlenden Finanzmitteln.

1.6.3 Anschlüsse/Verbindungen

Der Anschluss in Eidelstedt zur S3 kann nicht erreicht werden, wenn die A1 um 9:01 Uhr ab Quickborn genommen wird.

NAH.SH: In Hamburg-Eidelstedt besteht zwischen der A1 um 9:01 Uhr ab Quickborn und der S3 ein fahrplanmäßiger Umstieg von 3 Minuten.

Eine Durchfahrt der A1 bis zum Hamburger Hauptbahnhof wird gewünscht.

NAH.SH: Eine Durchbindung zum Hamburger Hbf ist im Rahmen des Projekts S21 geplant.

Die Anbindung zwischen der S21 und A1 in Eidelstedt ist in beide Richtungen häufig unmöglich.

NAH.SH: Die A1 ist derzeit in Eidelstedt auf kurze Anschlüsse zur S3 abgestimmt. Zur S21 besteht eine Wartezeit von 7 Minuten.

Eine besser ausgebaute Anbindung von Norderstedt zu den Hauptbahnhöfen in Hamburg und Kiel wird von mehreren Personen gewünscht.

NAH.SH: Von Norderstedt besteht die Möglichkeit, mit der U1 direkt den Hamburger Hbf zu erreichen. Richtung Kiel prüft die NAH.SH, ob nach Fertigstellung der Linie S21 eine schnelle Regionalzugverbindung Norderstedt – Neumünster mit guten Umstiegsmöglichkeiten nach Kiel realisierbar ist.

1.6.4 Auslastung

Hinter Eidelstedt könnte in der Zeit vor der S21-Verlängerung ein zweites Gleis gebaut werden.

Auch wird ein zweites Gleis vor dem Jahr 2025 von Quickborn bis Ellerau vorgeschlagen.

Die AKN verfügt über zu wenige Züge.

NAH.SH: Die genannten zweigleisigen Ausbauten sollen im Rahmen des Ausbaus der Strecke zur S21 umgesetzt werden.

Kurzfristig stehen der AKN keine zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung. Mit Verwirklichung der S21 ist eine Entspannung geplant.

1.6.5 Haltestellen

Ein Umbau zum Pendlerbahnhof ist in Eidelstedt notwendig.

NAH.SH: Vor dem Hintergrund, dass mittelfristig die S21 durchgängig von Kaltenkirchen nach Hamburg fahren wird und damit die Umsteigerzahlen in Eidelstedt stark abnehmen dürften, ist ein derartiger Umbau derzeit nicht vorgesehen.

1.6.6 Zuverlässigkeit

Die A1 um 9:01 Uhr ab Quickborn ist häufig verspätet. Somit ist der Anschluss in Eidelstedt zur S3 ggf. nicht möglich.

Die AKN weist regelmäßige Verspätungen auf. Ein Grund hierfür könnte die geringe Anzahl von vier Türen pro Zug sein, welche zu Engpässen beim Ein- und Ausstieg führt.

NAH.SH: Aufgrund der teils eingeleisigen Strecke sind Verspätungsübertragungen leider nicht ausgeschlossen. Grundsätzlich fährt die AKN im landesvergleich sehr pünktlich.

S21 Fahrgäste können die AKN in Richtung Kaltenkirchen in Eidelstedt nicht erreichen, da die S21 regelmäßig zwei Minuten zu spät kommt.

NAH.SH: Die Anschlüsse in Eidelstedt sind auf die Linien S3 und A1 ausgerichtet, dadurch können nicht gleichzeitig optimale Umsteigezeitung zwischen A1 und S21 angeboten werden.

1.6.7 Linienführung

Der Verkehr in Eidelstedt könnte durch ein zweites Gleis entlastet werden. Auch könnte eine Verlängerung des Zuges um 18:36 Uhr von Eidelstedt bis Bad Bramstedt geführt werden. Ein zweites Gleis wird auch hinter Ulzburg Süd gewünscht.

Auch kam der Vorschlag die AKN vom Hauptbahnhof nach Quickborn/Kaltenkirchen fahren zu lassen.

NAH.SH: Im Rahmen des Ausbaus der Strecke zur S21 werden die meisten noch bestehenden eingleisigen Teilstrecken zweigleisig ausgebaut.

Eine Durchbindung nach Hamburg Hbf ist mit der S21 ebenfalls geplant.

1.7 A2: Ulzburg Süd –Norderstedt Mitte

1.7.1 Taktung

Um dem Berufsverkehr entgegenzukommen, sollte bereits vor 16:28 Uhr jeder zweite Zug bis Kaltenkirchen durchfahren. Ein dichter Takt wurde auch für sonntags gewünscht, hier wäre ein Halbstundentakt ideal.

NAH.SH: Die A2 hat in der Regel in Ulzburg Süd sehr gute Übergänge zur A1 nach Norden. Daher erfolgt eine Durchbindung der A2 nach Kaltenkirchen auch nur in Zeiten sehr starker Fahrgastnachfrage.

Eine mittelfristige Ausweitung des 20-Minutentakts an Sonntagen werden wir prüfen.

1.7.2 Anschlüsse/Verbindungen

Für Anschlüsse an den A1 sollte die A2 in Norderstedt-Mitte bereits um .57 statt um .58 losfahren.

NAH.SH: In Norderstedt Mitte müssen die Züge der Linie A2 innerhalb von 3 Minuten wenden.

Eine Verkürzung der Wendezeit auf lediglich noch 2 Minuten ist nicht möglich.

1.7.3 Auslastung

Da bereits am frühen Nachmittag viele Schüler*innen und Berufspendler*innen auf der Strecke unterwegs sind, sollte die Taktung erhöht werden.

Um dem erhöhten Verkehrsaufkommen an Wochenenden gerecht zu werden, sollten hier zwei Zügeinheiten zur Verfügung gestellt werden.

NAH.SH: In Zeiten des Schülerverkehrs sind einzelne Verkehrsspitzen nicht auszuschließen. Diese treten jedoch nur sehr punktuell und für kurze Zeit auf. Deswegen sind Kapazitätserhöhungen derzeit nicht vorgesehen.

1.7.4 Haltestellen

Es besteht der Wunsch, den Bahnhof Norderstedt besser an die Hauptbahnhöfe in Kiel, Neumünster und Hamburg anzubinden.

NAH.SH: Von Norderstedt besteht die Möglichkeit, mit der U1 direkt den Hamburger Hbf zu erreichen. Richtung Kiel prüft die NAH.SH, ob nach Fertigstellung der Linie S21 eine schnelle Regionalzugverbindung Norderstedt – Neumünster mit guten Umstiegsmöglichkeiten nach Kiel realisierbar ist.

1.8 A3: Elmshorn – Barmstedt – Ulzburg Süd

1.8.1 Ausstattung & Design

Im Sinne der Umwelt und in Anbetracht der aktuellen Feinstaubdiskussion, rät ein*e Teilnehmende*r des Dialogs zum Einsatz neuer Technologien (z.B. Wasserstoff- oder Akku-Zug). Dies würde auch die Attraktivität der AKN stärken.

1.8.2 Taktung

Die Bedienung der Strecke ab Elmshorn in Richtung Barmstedt wird von mehreren Personen zu weiteren Zeiten gewünscht: um 17:08, 17:32, 17:53 und 18:12 Uhr.

NAH.SH: Das derzeitige Angebot entspricht der Nachfrage. Eine kurzfristige Ausweitung ist nicht vorgesehen.

1.8.3 Anschlüsse/Verbindungen

Busse, die am Sonntag am Elmshorner Bahnhof ankommen, erreichen den Anschluss zur AKN nicht, da dieser zeitgleich abfährt. Umgekehrt tritt dieses Problem ebenfalls auf.

NAH.SH: Für die Taktung der Busse ist der Kreis Pinneberg zuständig. Wir geben das Thema an die Kollegen dort weiter.

Die Anschlüsse der AKN von Eidelstedt zur Holstentherme oder Dodenhof könnten geringer getaktet werden. Auch könnte die AKN A3 von Barmstedt um 17:06 Uhr nach Ulzburg fahren, um den Anschluss an die A2 in Henstedt-Ulzburg zu erreichen.

NAH.SH: Das derzeitige Angebot entspricht der Nachfrage. Eine kurzfristige Ausweitung ist nicht vorgesehen.

1.8.4 Bedienhäufigkeit

Hier wurde der Wunsch nach einem durchgängigen Zug von Elmshorn nach Ulzburg-Süd zwischen 13:16 und 17:32 Uhr geäußert.

NAH.SH: Das derzeitige Angebot entspricht der Nachfrage. Eine kurzfristige Ausweitung ist nicht vorgesehen.

1.8.5 Haltestellen

In Ulzburg-Süd wird ein Aufzug gewünscht.

NAH.SH: Im Rahmen des Ausbaus der S21 ist ein barrierefreier Umbau des Bahnhofs Ulzburg Süd geplant.

1.9 RE 63: Büsum – Heide (Holst) – Neumünster

1.9.1 Taktung

Eine Taktverdichtung zwischen Heide und Neumünster wird gewünscht. Hier sollte der RE 63 stündlich fahren.

NAH.SH: Aufgrund einer fehlenden Kreuzungsstation zwischen Hohenweststedt und Heide ist derzeit maximal ein 2-Stundentakt möglich.

1.9.2 Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit der Linie, insbesondere viele Zugausfälle des RE 63, wurden bemängelt.

NAH.SH: Wir beobachten die Qualität ständig und sind mit der Nordbahn im Gespräch.

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

Zu RB 64 sind keine Beiträge eingegangen.

1.11 RB 76: Kiel - Oppendorf

1.11.1 Anschlüsse/Verbindungen

Um die Bahnanbindung in Oppendorf sicherzustellen, sollte der RB 76 auch sonntags verkehren. Hier wird angemerkt, dass dieser Wunsch bereits im letzten Fahrplandialog geäußert wurde und laut NAH.SH scheinbar zunächst nicht realisiert werden kann.

Außerdem sollten die Anschlüsse der Buslinie 200 mit den RE- und RB-Linien 7, 73, 74 und 84 verbessert werden.

NAH.SH: Derzeit besteht zwischen Kiel und Oppendorf lediglich ein Vorlaufbetrieb. Eine Ausweitung des Betriebs auf sonntags ist spätestens mit Fertigstellung der Verlängerung nach Schönberger Strand vorgesehen.

1.11.2 Bedienhäufigkeit

Der RB 76 sollte Kiel zu früheren und späteren Tageszeiten und samstags anbinden.

Konkrete Vorschläge:

- Kiel ab 05:12 Uhr und 06:08 Uhr
- Kiel ab 23:07 Uhr und 00:07 Uhr

NAH.SH: Die RB 76 Kiel – Oppendorf verkehrt derzeit nur im Vorlaufbetrieb montags bis freitags. Eine Ausweitung des Verkehrs ist mit Gesamtinbetriebnahme der Strecke nach Schönberger Strand vorgesehen.

1.11.3 Zuverlässigkeit

Siehe Anschlüsse

1.12 RB 82: Bad Oldesloe - Neumünster

1.12.1 Taktung

Ein*e Teilnehmende*r des Dialogs schlägt vor, die RB 82 in Bad Oldesloe in Richtung Neumünster auf .42 Uhr zu verlegen. So würde dem Güterverkehr ein größeres Zeitfenster ermöglicht und die Übergangszeit zum RE 8 würde verlängert und der Anschluss leichter.

NAH.SH: Die Fahrzeit Hamburg – Bad Segeberg würde sich dadurch verlängern, weswegen wir diese Idee nicht weiterverfolgen.

1.12.2 Bedienhäufigkeit

Der Wunsch ab Bad Oldesloes einen dauerhaften Stopp einzurichten, wird von einer Person erwähnt.

NAH.SH: Die Regionalexpresszüge Lübeck – Bad Oldesloe – Hamburg sind insbesondere in der Hauptverkehrszeit bereits ab Bad Oldesloe komplett ausgelastet. Für zusätzliche Fahrgäste z.B. aus Bargteheide hätten diese Züge keine Sitzplatzkapazitäten mehr.

Zur Verbesserung des Angebotes ab Bargteheide werden jedoch ab kommendem Jahr die noch bestehenden Lücken im Halbstundentakt der Linie RB 81 zwischen 9 und 13 Uhr geschlossen. Zudem wird ganztägig samstags der Halbstundentakt eingeführt.

1.12.3 Zuverlässigkeit

Der Halt in Bargteheide ist anscheinend seit Jahren von sehr vielen Zugausfällen betroffen.

NAH.SH: Leider gab es in der Vergangenheit auf der Strecke vermehrt Zugausfälle.

Zusätzlich zu den im Fahrplandialog vorgestellten Veränderungen haben sich finanzielle Spielräume ergeben, die es künftig erlauben, die Lücken im Halbstundentakt tagsüber in Bargteheide zu schließen und zusätzlich samstags einen Halbstundentakt nach Hamburg einzuführen.

1.13 RB 85: Lübeck - Puttgarden

1.13.1 Taktung

Neben einer Erhöhung der Taktfrequenz auf einen 30-Minutentakt zwischen Lübeck Hbf und Timmendorfer Strand werden auch frühere Abfahrtszeiten aus Timmendorfer Strand (ab 05:41 Uhr - an Lübeck 05:54 Uhr) gewünscht.

NAH.SH: Eine Ausweitung zum Halbstundentakt ist kurzfristig nicht vorgesehen, wird jedoch mittelfristig geprüft.

Die Abfahrt 5:41 Uhr ab Timmendorfer Strand wird derzeit nur montags bis freitags angeboten. Eine Ausweitung auf das Wochenende ist aufgrund der am Wochenende deutlich geringeren Nachfrage derzeit nicht vorgesehen.

1.13.2 Auslastung

Besonders im Sommer ist die RB 85 ab Neustadt sehr stark ausgelastet. Hier werden mehr (mind. zwei) Waggons gewünscht.

NAH.SH: Nach Möglichkeit werden im Sommer alle Züge der Linie RB 85 zwischen Lübeck und Sierksdorf mit 2 Zugteilen gefahren. Leider ist dies aufgrund von Fahrzeugengpässen nicht immer möglich.

1.14 RE 4: Lübeck – Bad Kleinen

1.14.1 Anschlüsse Verbindungen

Damit der Anschluss vom RE 1 an den RE 4 leichter wird, schlägt ein*e Teilnehmer*in vor, dass der RE 4 nach Lübeck immer erst um 00.10 statt schon um 00.03 in Bad Kleinen abfährt, weil der RE 1 häufig mit Verspätung fährt. So können auch ältere Fahrgäste den Anschluss leichter erreichen.

NAH.SH: Durch eine derartige Späterlegung des RE 4 würde dieser keine Anschlüsse mehr in Lübeck erreichen, weswegen wir diese Idee nicht weiterverfolgen.

1.15 RE 6/RB 62: Hamburg - Westerland

1.15.1 Ausstattung & Design

Bei der Ausstattung des RE6/RB 62 werden mehr Zug- und Fahrradwagen (bei der Marschbahn) gefordert. Es wird auf die Wichtigkeit niederfluriger Wagen hingewiesen.

NAH.SH: Die eingesetzten Marschbahnwagen sind komplett niederflurig und auf die Bahnsteighöhe von 76 cm abgestimmt.

Der Einsatz von zusätzlichen Fahrradwagen ist nicht vorgesehen. Ab Mitte 2019 werden in den am stärksten ausgelasteten Zügen im Berufsverkehr 12 statt bisher 10 Wagen eingesetzt.

1.15.2 Taktung

Im Bereich der Taktung werden insbesondere weitere frühe Züge gewünscht. So sollte die Verbindung um 05:29 Uhr ganzjährig verkehren und der RB 11913 sowie der RB 11906 (ab Heide 09:08h und ab Itzehoe 08.11h) auch sonntags fahren. Zusätzlich sollte die Taktung auf einen 30-Minuten Takt erhöht werden. Ein*e Teilnehmende*r fürchtet bei einer erhöhten Taktung jedoch auch vermehrte verspätete Züge, da die baulichen Voraussetzungen nicht an ein höheres Verkehrsaufkommen angepasst wurden. Somit müsse man oft frühere Züge nehmen, um den Anschluss sicher zu erreichen.

NAH.SH: Am Wochenende ist das Fahrgastaufkommen am Tagesrand deutlich geringer als werktags. Daher verkehrt RE 11002 um 5:29 ab Hamburg-Altona nur montags bis freitags.

RB 11913 und RB 11906 können aufgrund von Trassenkonflikten sonntags nicht in ihrer Taktlage verkehren, zudem ist die Nachfrage Sonntag morgens auch deutlich geringer als zu anderen Tageszeiten.

Zwischen Westerland und Niebüll wird bereits in weiten Teilen ein Halbstundentakt angeboten. Südlich von Niebüll ist die Nachfrage deutlich geringer, so dass wir dort einen Halbstundentakt nicht für erforderlich erachten.

Um dem Urlaubsverkehr nach Sylt gerecht zu werden, werden Sprinter-Verbindungen am Vormittag und am

Nachmittag gewünscht. Auch eine Verbindung von der Insel auf das Festland am Morgen sowie vom Festland auf die Insel am Nachmittag werden gewünscht.

NAH.SH: Am Wochenende im Sommer verkehren bis zu 2 Sprinterzüge morgens von Hamburg nach Sylt und abends zurück. In der Gegenrichtung nutzen Touristen in der Regel das Intercity-Angebot der Deutschen Bahn AG.

Um Engpässen in Elmshorn vorzubeugen, die durch eine erhöhte Taktung entstehen könnten, schlägt ein*e Teilnehmende*r vor:

- Züge Westerland - Itzehoe ab .52
- Züge Westerland - Hamburg ab .22
- Züge Hamburg - Westerland ab .10 (mit weniger Halten) und .40

NAH.SH: Einen Halbstundentakt halten wir derzeit nicht für erforderlich.

Weitere Vorschläge:

- den ersten RE 6 von Sylt um 09:52 Uhr mit 10 Wagen ausstatten. Dieser sollte bis Niebüll an jeder Station halten, anschließend nur noch in Bredstedt, Husum und Heide.
NAH.SH: Die exakte Wagenzahl einzelner Züge steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Südlich von Niebüll hält dieser Zug nur in Husum und Heide.
- ICs sollten in Westerland grundsätzlich um .52 abfahren
NAH.SH: Die ICs werden von der DB AG eigenwirtschaftlich gefahren und richten sich nach den Anforderungen des bundesweiten Fernverkehrs.
- Der RE6 von Westerland nach Husum (ggf. Heide) um 08:52 Uhr sollte überall halten
NAH.SH: Der RE um 8:52 ab Westerland verkehrt nur bis Niebüll, da das Fahrzeug ab dort wieder für die Gegenrichtung um 10:31 benötigt wird. Eine Verlängerung nach Husum ist daher nicht möglich.

1.15.3 Anschlüsse/Verbindungen

Insbesondere in Itzehoe scheint es Schwierigkeiten beim Umsteigen zu geben. Aufgrund von Verspätungen werden hier die Anschlusszüge häufig nicht erreicht oder ein Gleiswechsel macht das Umsteigen mit Fahrrädern oder Gepäck sehr beschwerlich.

NAH.SH: Die DB Regio AG und die Nordbahn haben für das Umsteigen in Itzehoe spezielle Wartezeiten vereinbart, so dass insbesondere nachmittags im Berufsverkehr kaum noch Anschlussverluste entstehen.

Zudem sollten die Gemeinden Wilster, Burg, St. Michaelisdonn und Meldorf umsteigefrei angeschlossen werden. Besonders für Pendler*innen wäre dies wünschenswert, da die RB 61 aufgrund unpassender Abfahrtszeiten keine Alternative darstellt.

NAH.SH: Aufgrund der fehlenden Elektrifizierung nördlich von Itzehoe ist eine Verlängerung der Linie RE 61 bis Itzehoe nicht möglich.

1.15.4 Bedienhäufigkeit

Insbesondere in den Kommunen Wilster, Burg, St. Michaelisdonn und Meldorf wird eine höhere Bedienhäufigkeit zu den Hauptberufsverkehrszeiten gewünscht, damit die Bahn für Pendler*innen wieder attraktiv wird.

NAH.SH: Die genannten Halte werden stündlich bedient, was aus Sicht der NAH.SH der Nachfrage angemessen ist.

Ein*e andere*r Teilnehmende*r hingegen wünscht sich die Streichung der Halte ab Heide.

NAH.SH: Eine Streichung von Halten ab Heide ist derzeit nicht vorgesehen.

Auch der Wunsch, Niebüll an die frühe morgendliche Verbindung von Husum (ab ca. 04.30 Uhr) anzuschließen, wurde an einer Stelle geäußert.

NAH.SH: Für eine derartige Frühverbindung sieht die NAH.SH keine ausreichende Nachfrage.

1.15.5 Auslastung

Einige Teilnehmende des Dialogs merken an, dass die Züge insbesondere morgens und nachmittags zu den Pendlerzeiten sehr voll sind. Ein Ausweichen auf eine S-Bahn ist jedoch nicht für alle Fahrgäste sinnvoll. Hinzu kommen die Touristen nach und von Sylt, die häufig mit Fahrrädern unterwegs sind, welche in den Zügen viel Platz benötigen. An einer Stelle wurde deswegen auch eine Streichung der Fahrradmitnahme gefordert.

NAH.SH: Die Nachfrage auf der Marschbahn ist sehr zyklisch und wetterabhängig. Leider lassen sich die Spitzen daher nicht immer frühzeitig erkennen und darauf reagieren.

1.15.6 Haltestellen

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

NAH.SH: Eine Verlängerung der Fahrzeiten des RE 6 durch weitere Halte ist nicht geplant.

An einer Stelle wurden mehr Park&Ride-Plätze an den Haltestellen der Strecke gewünscht.

NAH.SH: Grundsätzlich sollen die P&R-Angebote im Land weiter ausgebaut werden.

1.15.7 Zuverlässigkeit

Verschiedene Faktoren scheinen zu einer meist bis zu 10-minütigen Verspätung des RE 6/RB 62 zu führen. Der ebenfalls oftmals verspätete IC und andere Züge mit Vorrang sorgen dafür, dass Anschlüsse oft nicht erreicht werden und das Pendeln mit dem RE 6/RB 62 häufig unattraktiv wird, so einige Teilnehmende aus dem Dialog. Besonders die Fahrzeit auf der Strecke St. Michaelisdonn – Hamburg wird durch Verspätungen somit länger.

Während die Fahrzeit von St. Michaelisdonn nach Hamburg morgens (04:50 Uhr und 05:50 Uhr) akzeptable 75 Minuten dauert, ist die Rückfahrt (HH Altona - St. Michaelisdonn) mit einer Stunde und 45 Minuten deutlich länger. Durch Verspätungen und verpasste Anschlüsse dauert die Rückfahrt teilweise bis zu zwei Stunden.

NAH.SH: Am frühen Morgen können einige Züge der Linie RE 6 zusätzlich auch die Halte zwischen Heide und Itzehoe bedienen. Dadurch ergeben sich kurze Fahrzeiten nach Hamburg-Altona. Nachmittags sind aufgrund der engen Takteinbindung leider keine zusätzlichen Halte beim RE 6 möglich. Gleichzeitig bestehen nachmittags gute Verknüpfungen zwischen RB 61 und RB 62 in Itzehoe, die eine Fahrzeit von 90 Minuten zwischen Hamburg Hbf und St. Michaelisdonn ermöglichen. Zur Stabilisierung der Anschlüsse in Itzehoe wurde

nachmittags eine spezielle Wartezeitvereinbarung zwischen DB Regio und Nordbahn geschlossen, so dass es kaum noch zu Anschlussverlusten kommt.

1.15.8 Linienführung

Mehrere Personen wünschen sich die Wiedereinführung der überspringenden Wende des RE 6 in Hamburg-Altona. Es ging auch der Vorschlag ein die Marschbahn (RE6 mit RB62 und RB61 kombiniert) in zwei Züge zu teilen, welche im 30 Minuten-Takt bis Husum betrieben werden könnte.

NAH.SH: Die Züge des RE 6 haben derzeit in Hamburg-Altona eine Wendezeit von 20 Minuten. Eine Erhöhung dieses Werts auf 80 Minuten würde eine zusätzliche Zugarnitur erfordern. Aufgrund des derzeit bereits angespannten Fahrzeugbestandes und der zusätzlichen Kosten für die Vorhaltung eines weiteren Umlaufs halten wir diese Maßnahme für nicht verfolgenswert.

Die Linie RB 61 wird von elektrischen Fahrzeugen bedient, die deutlich beschleunigungsstärker sind als die Dieseltriebwagen der Linie RB 62. Eine Durchbindung beider Linien erscheint daher erst mit einer durchgehenden Elektrifizierung bis Husum sinnvoll.

Eine Person sprach sich für die Abschaffung der RB 62 aus. Stattdessen könne der RE 6 alle Haltestellen der RB 62 übernehmen.

NAH.SH: Die Fahrzeit der Linie RE 6 würde sich dadurch um ca. 15 Minuten verlängern. Daher halten wir diese Idee nicht für weiterverfolgenswert.

Der Zug zwischen Dammtor und St. Michaelisdonn könnte an mehr Zwischenhaltestellen halten. Pendlerzüge für den mittleren Bereich könnten ohne Zwischenstopps im Nahbereich eingerichtet werden (Itzehoe – Elmshorn mit Zwischenhalten, Elmshorn – HH ohne Zwischenhalte). Weitere Pendlerzüge für den weiteren Bereich könnten getestet werden (Heide – Itzehoe mit Zwischenhalten, Itzehoe – Elmshorn – HH ohne Zwischenhalte).

NAH.SH: Mit den RE- und RB-Zügen besteht bereits ein Mix aus schnellen, wenig haltenden Zügen und langsameren, oft haltenden Zügen. Eine weitere Differenzierung ist vor dem Hintergrund der bereits sehr

hoch ausgelasteten Strecken im Zulauf auf Hamburg kaum möglich.

Die Strecke Hamburg – Westerland sollte nicht länger als zwei Stunden andauern und an Wochenenden das letzte Mal um 22:40 Uhr fahren.

NAH.SH: Aufgrund des derzeitigen Ausbauzustandes (Höchstgeschwindigkeit 140km/h) und des hohen Umwegfaktors im Vergleich zur Luftlinie ist eine Beschleunigung auf 2 Stunden nicht umsetzbar.

Der Zug um 22:45 ab Hamburg-Altona verkehrt derzeit nur bis Husum (Ankunft 0:44 Uhr). Eine Verlängerung bis Westerland würde eine Ankunft gegen 2 Uhr bedeuten. Für eine derart späte Fahrt sehen wir derzeit keine ausreichende Nachfrage.

1.16 RE 8/RB 80/RB 81: Travemünde – Lübeck - Hamburg

1.16.1 Ausstattung & Design

Zur Ausstattung der Linien RE 8/RB 80/RB 81 wurden mehrere Punkte geäußert:

- Einsatz von mind. sechs Wagen für den RB 81
NAH.SH: Für einen generellen Einsatz von 6 Wagen fehlen kurzfristig die nötigen Fahrzeugkapazitäten. Mittelfristig halten wir eine Kapazitätserhöhung jedoch auch für wünschenswert.
- Einsatz von Elektrotriebwagen (z.B. Stadler FLIRT, BR425, Twindexx)
NAH.SH: Die Linien RE 8/80 werden ab Dezember 2022 mit neuen Doppelstockfahrzeugen des Typs Stadler Kiss bedient.
- Eine feste Wagenreihung für den Überblick von 1. und 2. Klasse
NAH.SH: Mit Einsatz der neuen Fahrzeuge ab 2022 im RE 8/80 wird eine feste Wagenreihung möglich.
- Oftmals defekte Türen und Lautsprecheranlage
- Häufig fehlende Waggons
NAH.SH: Wir sind zu den Qualitätsthemen ständig mit DB Regio im Gespräch.
- Wunsch nach besseren und schnelleren Durchsagen

1.16.2 Taktung

Auch im Bereich der Taktung wurden viele verschiedene Wünsche eingereicht:

- 15/20-Minuten-Takt morgens und spätnachmittags
NAH.SH: Die Linie RB 81 verkehrt in der Hauptverkehrszeit bereits im 15-Minutentakt. Die Aufgrund des Fernverkehrs bisher bestehende Lücke um 17:21 kann geschlossen werden.

Für die Linien RE 8/80 bestehen zusammen mit dem Sprinter ebenfalls 3 Abfahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit ab Lübeck.
- Ein zusätzlicher Zug könnte alternierend Bad Oldesloe, Bargteheide und Ahrensburg bedienen
NAH.SH: Bargteheide und Ahrensburg werden vornehmlich durch die Linie RB 81 bedient, während für Bad Oldesloe die Linien RE 8/80 die Grundlast erbringen.
- Mind. halbstündige Taktung bis 24 Uhr und auch an Wochenenden
NAH.SH: Mit Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge im Dezember 2022 ist eine deutliche Angebotsausweitung am Tagesrand und am Wochenende vorgesehen.
- Schließung der Lücke zwischen 22:08 Uhr und 23:23 Uhr aus Hamburg
NAH.SH: Der Zug um 23:23 Uhr fährt 15 Minuten später als der eigentliche Takt, da dieser zusätzlich Anschlüsse aus dem Fernverkehr aufnimmt. Mit Ausweitung des Halbstundentakts ab 2022 ist ein Schließen dieser Lücke vorgesehen.
- Ein zusätzlicher Zug aus Hamburg Hbf zwischen 17:08 und 17:38 Uhr, z.B. um 17:23 Uhr
NAH.SH: Dieser Zug konnte bisher aufgrund eines parallel fahrenden Fernzuges Hamburg – Kopenhagen nicht verkehren. Da ab kommendem Jahr die Fernzüge nach Dänemark über Padborg umgeleitet werden, kann ein Zug von Hamburg Hbf um 17:21 Uhr nach Ahrensburg eingeführt werden.
- Nachtverkehr u.a. für Schichtdienstarbeitende zwischen 0-4 Uhr auf der Strecke Ahrensburg/Bargteheide – Hamburg
NAH.SH: Derzeit verkehren in diesen Zeitlagen

in Schleswig-Holstein nur am Wochenende für Partygänger Züge. Nachschichten enden bzw. Frühschichten beginnen in der Regel um 6 Uhr morgens und wir versuchen auch unter Berücksichtigung der oft noch notwendigen Weiterreise mit anderen Verkehrsmitteln diesen Fahrgästen eine Fahrtmöglichkeit zu bieten. Für verstärkte Fahrten zwischen 0 und 4 Uhr haben wir jedoch derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.

- Abstand zwischen RE und RB in Hamburg vergrößern
NAH.SH: Der Abstand zwischen den Zügen richtet sich nach den verfügbaren Trassen und kann daher nicht frei bestimmt werden.
- Abfahrten des RB 81 in Rahlstedt anpassen, um Menschenmengen auf dem Gleis und den Treppen vorzubeugen.
NAH.SH: Obwohl der Bahnhof Rahlstedt sehr gut genutzt wird, sind uns keine Überfüllungen bekannt. Eine Entzerrung von Abfahrten ist darüber hinaus nur schwer möglich, da der Fahrplan einer Vielzahl weiterer Restriktionen unterliegt.

1.16.3 Anschlüsse/Verbindungen

Die Zeitdifferenz in Bargteheide zwischen der Abfahrt Bad Oldesloe Gleis 2 und Hamburg Gleis 3 sollte mindestens 3 - 5 Minuten betragen.

Auf der Strecke kommt es zu regelmäßigen Störungen, wofür ein Ersatzkonzept überlegt werden sollte.

NAH.SH: Aufgrund großräumiger Fahrplanzusammenhänge fahren in Bargteheide sowohl der Zug nach Hamburg als auch der Zug nach Bad Oldesloe zur Minute 10 ab. Dies schafft ideale Voraussetzungen um z.B. die Stadtbusse auf Anschlüsse in beide Richtungen zu optimieren. Allerdings muss der höhengleiche Bahnsteigüberweg nach Gleis 3 von allen Reisenden Richtung Bad Oldesloe genutzt werden, bevor der Zug Richtung Hamburg das Gleis 1 befährt. Leider lässt sich diese Situation erst mit dem im Rahmen der S4 geplanten Gesamtumbau des Bahnhofs beseitigen.

1.16.4 Bedienhäufigkeit

Besonders die Halte in Bargteheide und Ahrensburg wurden viel diskutiert.

Bargteheide:

- RE 8 sollte zusätzlich in Bargteheide halten
NAH.SH: Bargteheide wird von der Linie RB 81 über weite Strecken des Tages montags bis freitags im Halbstundentakt bedient. Ab Dezember 2019 soll Bargteheide werktags und samstags ganztägig im Halbstundentakt bedient werden.
Der RE 8/80 ist hingegen insbesondere in der Hauptverkehrszeit bereits ab Bad Oldesloe sehr stark ausgelastet und daher für zusätzliche Fahrgäste aus Bargteheide oder Ahrensburg nicht mehr aufnahmefähig.
- Sprinter mit möglichst wenig Halten morgens und nachmittags (06:00-09:00 Uhr & 16:00-19:00 Uhr)
NAH.SH: Eine Ausweitung der Sprinterzüge ist für Dezember 2022 geplant.

1.16.5 Auslastung

Auf der Strecke zwischen Bargteheide und Hamburg sind die Linien stark ausgelastet. Insbesondere ab Rahlstedt sind oft nur wenig freie Sitzplätze verfügbar. Ein genannter Vorschlag war, die 1. Klasse Wagen durch 2. Klasse zu ersetzen. Ab Bargteheide sind die Züge weniger ausgelastet. Allerdings wird auch davon berichtet, dass die Verstärkerzüge der RB 81 werktags selten komplett ausgelastet sind. Ein Vorschlag wäre, den RE 80 auch in Rahlstedt halten zu lassen. Somit müsste die RB 81 dann seltener verkehren.

NAH.SH: Das Fahrplankonzept wird sich mit Start der S4 ändern.

1.16.6 Haltestellen

Die Schranke stellt ein Problem beim Einsteigen in die Züge dar.

NAH.SH: Die Schranke in Bargteheide wird im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs für die S4 ersetzt.

1.16.7 Zuverlässigkeit

Die Reisenden und Pendler*innen auf der Strecke Bargteheide – Hamburg scheinen überdurchschnittlich oft mit Ausfällen und Verspätungen konfrontiert zu sein. Ein Vorschlag ist hier, im Falle eines Ausfalls, den RE 80 planmäßig in Bargteheide halten zu lassen. Ein Ersatzkonzept, das bei Störungen auf der Strecke (Personalmangel, Störungen, Schäden etc.) greift, wurde ebenfalls gefordert.

Damit insbesondere der RE 80 nicht mehr verspätet in Hamburg abfahren muss, wird hier ein Personalwechsel vorgeschlagen, sodass der Lokführer die Zugseite nicht länger wechseln muss.

NAH.SH: Insgesamt weist die Strecke Hamburg – Lübeck eine im Vergleich zur Strecke Elmshorn – Hamburg überdurchschnittlich Pünktlichkeit auf. Im Falle von Zugausfällen versucht die DB Regio AG bereits im Rahmen der Möglichkeiten mittels zusätzlicher Halte die Verspätungen für alle Fahrgäste zu minimieren. Aufgrund betrieblicher Restriktionen ist dies jedoch nicht immer vollumfänglich möglich. Der Einsatz zusätzlicher Lokführer wäre sehr teuer und stünde aufgrund der bereits vergleichbar guten Pünktlichkeit in keinem guten Nutzenverhältnis.

1.16.8 Linienführung

Um Bargteheide in Zukunft besser anschließen zu können, wurde der Vorschlag genannt, die RB 81 nicht nur bis Ahrensburg, sondern bis Bargteheide weiterfahren zu lassen.

NAH.SH: Ab Dezember wird die Linie RB 81 ganztägig Montag bis Samstag bis Ahrensburg verkehren.

Der Halt in Hamburg-Wandsbek wird als überflüssig erachtet.

NAH.SH: Im Rahmen der Planungen zum Bau der Linie S4 wird der Bahnhof Hamburg-Wandsbek durch die neuen Stationen Claudiusstraße und Bovestraße ersetzt.

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

1.17.1 Taktung

Es werden konkrete Verbindungen am Wochenende gewünscht:

- RB 21907 ab Flensburg 05:04 Uhr sonntags
- RB 21946 ab Kiel Hbf 04:14 Uhr samstags und sonntags
- RB 21948 ab Kiel 05:18 Uhr samstags und sonntags
- RB 21938 immer bis Flensburg durchfahren lassen

NAH.SH: Am extremen Tagesrand, insbesondere am Wochenende, lassen die Fahrgastzahlen in der Regel deutlich nach. Wir sehen daher derzeit keine ausreichende Nachfrage für die genannten Verbindungen.

1.17.2 Anschlüsse/Verbindungen

Insbesondere die Anschlüsse in Kiel an den RE nach Lübeck bzw. vom RE aus Lübeck sollten verbessert werden.

NAH.SH: Aufgrund der historisch gewachsenen Taktlagen der Linien RE 72 Kiel – Flensburg und RE 83 Kiel – Lübeck sowie deren Ausrichtung auf den Anschluss nach Hamburg, sind die Umsteigezeiten von Lübeck nach Flensburg nicht optimal. Langfristig ist geplant, die Anschlüsse in Kiel zu verkürzen, indem die Strecke Kiel – Lübeck weiter beschleunigt wird. Kurz- und mittelfristig ist dieses jedoch nicht umsetzbar.

1.17.3 Bedienhäufigkeit

Im Dialog wurde der Wunsch geäußert, die Halte in Neuwittenbek und Eckernförde-Süd (wieder) einzurichten.

NAH.SH: Der Halt in Eckernförde Süd für die Linie RB 73 befindet sich in der konkreten Planung und wird in den kommenden Jahren umgesetzt.

In Neuwittenbek ist ein Halt derzeit nicht möglich, da die zwischen den Kreuzungsstellen Kiel-Hassee und Gettorf benötigte Fahrzeit keine weiteren Halte zulässt.

1.17.4 Linienführung

Auf den Strecken Schleibrücke Rieseby – Eckernförde, Süderbrarup – Sörup, Husby – Flensburg wird eine schnellere Fahrtgeschwindigkeit gewünscht.

NAH.SH: Eine Beschleunigung der Linie ist derzeit zur Einhaltung von Anschlüssen nicht zwingend erforderlich.

1.18 RE 74/RB 75: Kiel - Husum

1.18.1 Ausstattung & Design

In der Hauptverkehrszeit scheint der RE 74 ausgelastet bis überlastet zu sein, weswegen hier ein zweiter Zugteil gewünscht wird.

NAH.SH: Aufgrund der derzeit wegen einer Baustelle zwischen Felde und Rendsburg nicht verkehrenden Linie RB 75 kommt es insbesondere in der Hauptverkehrszeit bei der parallel verkehrenden Linie RE 74 zu volleren Zügen. Wir gehen davon aus, dass sich nach Beendigung der Bauarbeiten und Wiederaufnahme des Verkehrs der Linie RB 75 die Situation wieder entspannt.

1.18.2 Taktung

Das neue Gewerbegebiet in Rotenhof sollte durch einen (Bedarfs-)Halt in Melsdorf für Mitarbeitende und Kunden besser angebunden werden.

NAH.SH: Weitere Halte an der Strecke Kiel – Rendsburg sind derzeit aufgrund des engen Fahrplankorsetts nicht vorgesehen.

1.18.3 Anschlüsse/Verbindungen

Um die Linie aufzuwerten, wird ein Anschluss des RB 75 an den RE 7 in Rendsburg in Richtung Flensburg und in Richtung Hamburg gewünscht.

NAH.SH: Die eingleisige Strecke Kiel – Rendsburg erlaubt lediglich in Felde Zugbegegnungen. Eine Verschiebung der Linie RB 75 dahingehend, dass Anschlüsse zum RE 7 hergestellt werden können, ist daher leider nicht möglich.

1.18.4 Auslastung

Insbesondere an Spieltagen von Holstein Kiel sollten zusätzliche Züge auf der Strecke zwischen Schleswig und

Kiel eingesetzt werden, um die Reise für alle Fahrgäste angenehmer zu gestalten.

NAH.SH: Aufgrund der lediglich eingleisigen Strecke zwischen Rendsburg und Kiel sind keine zusätzlichen Zugfahrten möglich.

1.18.5 Linienführung

Im Bereich der Linienführung wurden mehrere Punkte angemerkt:

- Der Halt am Citti-Park kann entfallen, da dieser bereits durch andere Züge und Busse bedient wird
NAH.SH: Der Halt Kiel-Hassee Citti-Park wird von jeweils einer Linie aus Eckernförde (RB 73) und Rendsburg (RB 75) bedient. Es sind keine Änderungen geplant.
- Halt des RE 74 in Niebüll, also eine Verlängerung der Strecke zumindest in den Sommermonaten (Mai - September)
NAH.SH: Ab Husum besteht von der Linie RE 74 direkter Anschluss auf die Linie RE 6 Richtung Niebüll – Westerland. Eine Verlängerung der Linie RE 74 würde damit direkt im Anschluss an die Linie RE 6 verkehren, was aus unserer Sicht weder aus Fahrgastsicht noch aus fahrplantechnischer Sicht sinnvoll ist.
- Der Halt in Hassee wurde kontrovers diskutiert. Einige Teilnehmende des Dialogs halten einen Halt für sinnvoll, da sich dort ein größeres Einkaufszentrum befindet. Andere sind der Meinung, dass ein zusätzlicher Halt weitere Verspätungen provozieren würde.
NAH.SH: Die Bedienung des Halts Kiel-Hassee Citti-Park mit je einer RB-Linie von Eckernförde (RB 73) und Rendsburg (RB 75) halten wir derzeit für nachfragegerecht.

1.19 RE 7/RE 70/RB 77: Flensburg – Kiel – NMS - Hamburg

1.19.1 Ausstattung & Design

Für den RE 7 werden mehr Sitzplätze gewünscht. Insbesondere in den Hauptzeiten (6-9 Uhr und 15-18 Uhr) werden mehr Waggons benötigt.

NAH.SH: Sämtliche Züge der Linien RE 7 und 70 verkehren in der Hauptverkehrszeit nach und von Hamburg planmäßig mit 8 Waggons. Längere Züge sind aufgrund der Restriktionen bei der Bahnsteiglänge in Hamburg Hbf nicht möglich. Nach unserer Einschätzung sind die Kapazitäten seit der Ausweitung im Netz Mitte auf 8 Wagen ausreichend.

1.19.2 Taktung

Im Dialog wird deutlich, dass sich die Teilnehmenden eine höhere Taktfrequenz, insbesondere zwischen Flensburg und Hamburg wünschen. Hier sollte der RE 7 halbstündlich fahren oder der RE 70 bis Flensburg verlängert werden. Zudem wird ein früherer Betriebsbeginn der Züge in Richtung Flensburg gewünscht (Ankunft in Flensburg 05.42 Uhr).

NAH.SH: Das derzeitige Angebot eines Studenttakts zwischen Neumünster und Flensburg halten wir für ausreichend.

Um eine erhöhte Taktung zwischen Kiel und Hamburg zu erreichen, wurde der Vorschlag geäußert, die Fernverkehrszüge auch für Reisende mit Nahverkehrstickets freizugeben.

NAH.SH: Die Fernverkehrszüge werden eigenwirtschaftlich durch die DB Fernverkehrs AG gefahren. Eine Freigabe für Reisende des SH-Tarifs ist daher nicht möglich.

Die 20-Minuten-Taktung zwischen Hamburg und Elmshorn wurde als positiv hervorgehoben.

1.19.3 Anschlüsse/Verbindungen

Aufgrund häufiger Verspätungen des RE 7 (21104) aus Hamburg kann der Anschluss an den RE 7 (21054) in Neumünster oftmals nicht erreicht werden. Die Reisezeit verlängert sich so um circa 50 Minuten, was die Verbindung für Berufspendler*innen unattraktiv macht.

NAH.SH: Der Anschluss morgens in Neumünster von 7:30 Uhr (RE 21104) auf 7:34 Uhr (RE 21054) hat leider in der Vergangenheit nicht immer funktioniert. Mittelfristig gibt es Überlegungen diesen Zug bereits als Flügelzug aus Hamburg zu fahren und damit das Umsteigen in Neumünster zu umgehen. Kurzfristig ist für 2020 geplant die Umsteigezeit in Neumünster auf 5 Minuten zu erhöhen.

Ebenfalls wurde angemerkt, dass der Anschluss vom RE 6 an den RE 7 in Elmshorn im Fahrplan nur eine Umsteigezeit von zwei Minuten vorsieht.

NAH.SH: Im bisherigen Fahrplan konnte dieser Anschluss nicht hergestellt werden, da ein Kohlezug Brunsbüttel – Kiel in Elmshorn ein benötigtes Gleis versperrte. Da seit Umstellung des Kieler Kraftwerks auf Gasbetrieb keine entsprechenden Kohlezüge mehr verkehren, konnten wir den Fahrplan entsprechend optimieren, so dass ab Dezember ein Anschluss mit 5 Minuten Übergangszeit gestaltet werden kann.

1.19.4 Bedienhäufigkeit

Die Halte Brokstedt und Pinneberg sollten öfter bedient werden. Besonders für Freizeitfahrten ist ein später Halt wünschenswert (ab Hamburg 00:43 Uhr).

NAH.SH: Der Halt in Brokstedt wird außerhalb des Schülerverkehrs vergleichsweise wenig genutzt. Eine Ausweitung der Halte ist daher nicht vorgesehen.

Des Weiteren wurde gewünscht, dass in Pinneberg auch halbstündlich gehalten wird, damit der Umstieg zu den S-Bahnen früher und damit schneller funktioniert.

NAH.SH: Von Pinneberg würden wir gerne mehr Züge Richtung Hamburg Hbf anbieten. Aufgrund der hohen Auslastung der Hamburger Verbindungsbahn ist dieses jedoch derzeit nicht möglich. Mittelfristig ist ein Halbstundentakt nach Hamburg Hbf geplant.

Hier gehen die Meinungen jedoch auseinander: ein*e andere*r Teilnehmende*r des Dialogs schlägt vor, die Halte des RE 70 in Wrist und Brokstedt wegzulassen und dafür in Pinneberg zu halten. Der Wegfall könnte dann durch die NBE-Züge bis Neumünster kompensiert werden, wenn die Strecke verlängert würde.

NAH.SH: Eine Verlängerung der Linie RB 71 von Wrist nach Neumünster wäre sehr kostenaufwendig und würde für die Einsteiger von bedienten Bahnhöfen deutliche Fahrzeitverlängerungen bedeuten. Zudem verlören beide Halte damit ihre Anbindung an Hamburg Hbf. Daher planen wir keinen Tausch der Halte. Geplant ist außerdem die Verlängerung der RB 71 nach Kellinghusen.

Ein weiterer Wunsch ist die bessere Anbindung von Norderstedt an die Hauptbahnhöfe in Hamburg und Kiel, bzw. Neumünster.

NAH.SH: Für die Zeit nach Fertigstellung der S-Bahnlinie S21 Hamburg – Kaltenkirchen wird die Einrichtung eines schnellen Zuges Norderstedt – Neumünster diskutiert.

1.19.5 Auslastung

Mit mehr Halten in Pinneberg könnten auch die Züge der Nordbahn entlastet werden, welche besonders zur Hauptverkehrszeit überlastet sind.

NAH.SH: Zusätzliche Züge von Pinneberg sind insbesondere nach Hamburg Hbf aufgrund der Überlastung der Hamburger Verbindungsbahn derzeit nicht möglich. Mittelfristig wünschen wir jedoch halbstündliche Züge nach Hamburg Hbf und langfristig ist auch der Einsatz von Doppelstockzügen auf der Linie RB 61 denkbar.

Auch die Ausweitung der Nahverkehrstickets auf den Fernverkehr würde Abhilfe schaffen.

1.19.6 Haltestellen

Es wird eine bessere und schnellere Verbindung zwischen Norderstedt und den Hauptbahnhöfen (Hamburg, Kiel, Neumünster) gewünscht, die eine Alternative zu den U-Bahnen und den AKN-Linien darstellt, da hier die Reisezeit mindestens eine Stunde beträgt.

Siehe oben

Ein*e Teilnehmende*r im Dialog merkt aber auch an, dass es hierfür keine Schienen gibt, auf denen eine solche Verbindung realisiert werden könnte.

1.19.7 Zuverlässigkeit

Der RE 7 sollte Vorrang vor dem Fern- und Güterverkehr bekommen, um Verspätungen vorzubeugen bzw. diese aufzuholen. Wenn die Strecke zuverlässiger und pünktlicher befahren wird, wird sie auch für Pendler*innen attraktiver.

NAH.SH: Nach bundesweit einheitlichen Regeln werden von der DB Netz AG die Trassenprioritätsregeln festgelegt. Regional gültige Ausnahmen hiervon sind von DB Netz leider nicht vorgesehen.

1.19.8 Linienführung

Um die Züge der Nordbahn zu entlasten, könnte der RE 70 zu einer RB 70 gemacht werden. Der Fahrtverlauf sähe dann wie folgt aus:

Hamburg – Pinneberg – Elmshorn – Wrist – Brokstedt – Neumünster – Einfeld – Bordesholm – Flintbek. So muss der RE 7 dann auch weniger Halte bedienen.

NAH.SH: Durch zusätzliche Halte würde sich die Fahrzeit für viele Reisende verlängern. Zudem sind die beiden RE Linien RE 7 und 70 ebenfalls sehr gut ausgelastet, so dass diese keine Umschichtung von Fahrgästen aus der Nordbahn aufnehmen könnten. Mittelfristig ist geplant, die Linien RB 61 und 71 beide zum Hbf zu führen und damit die Kapazitäten zu erhöhen.

Außerdem wird die Frage gestellt, ob es seitens der Bahn Überlegungen gibt, den RE 7 nach Lindholm zu verlängern, um die Fahrtzeit zwischen Niebüll und Flensburg zu verkürzen.

NAH.SH: Derzeit wird eine Reaktivierung der Linie Flensburg – Niebüll nicht vordringlich verfolgt.

1.20 SB 6600: Itzehoe – Brunsbüttel (Schnellbus)

1.20.1 Taktung

Um den Anschluss vom Zug nach Hamburg-Altona und dem SB 6600 sicherzustellen, wurde vorgeschlagen die Abfahrtszeit des Busses zu verschieben, sodass eine Anschlusszeit von ca. 20 Minuten garantiert werden kann.

Dies wäre auch für ältere und weniger mobile Menschen hilfreich.

NAH.SH: Die derzeitige Umsteigezeit von 10 Minuten zwischen Bahn und Bus in Itzehoe erlaubt auch kleinere Verspätungen abzufedern. Eine Verlängerung der Umsteigezeiten würde die Gesamtreisezeit hingegen deutlich verlängern und damit unattraktiver machen.

1.20.2 Anschlüsse/Verbindungen

Die geplanten 7 Minuten Umsteigezeit in Itzehoe vom Zug nach Altona auf den SB nach Brunsbüttel werden nur selten realisiert. Aufgrund von 5-minütiger Verspätung schrumpft die Zeit für den Weg vom Gleis zur Bushaltestelle auf ca. 2 Minuten. Da eine vielbefahrene Straße überquert werden muss, ist dies insbesondere

für ältere oder beeinträchtigte Menschen problematisch. Da Bus- und Zugfahrer*innen nicht miteinander kommunizieren können, so ein Teilnehmer im Online-Dialog, wünscht dieser sich eine bessere Abstimmung und eine Anschlussgarantie, die durch eine 20-minütige Umsteigezeit realisiert werden könnten.

Auch in der anderen Fahrtrichtung (Brunsbüttel – Itzehoe) kann der Anschluss an den Zug nach Altona nur erreicht werden, wenn man den Weg von der Haltestelle zum Gleis rennen kann, so der Teilnehmer. Er würde sich auch hier eine längere Umsteigezeit von mindestens 5 Minuten wünschen.

NAH.SH: In der Regel besteht in Itzehoe eine Umsteigezeit von 10 Minuten, die auch für mobilitäts- eingeschränkte Personen möglich ist.

1.20.3 Haltestellen

Die größeren Haltestellen sollten mit Fahrkartenautomaten ausgestattet werden, um die Haltezeit zu verkürzen und die Busfahrer*innen zu entlasten.

NAH.SH: Da Fahrkartenautomaten sehr teuer sind und in allen Bussen ein direkter Verkauf durch den Fahrer möglich ist, werden derzeit Bushaltestellen im Regionalnetz nicht mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet.

Zudem kam die Frage auf, warum der Schnellbus an so vielen Haltestellen zwischen Niebüll und Flensburg hält, da es ja eigentlich ein Schnellbus ist und deswegen nur ausgewählte Stationen anfahren sollte.

NAH.SH: Die Organisation des „Schnellbusses“ Niebüll – Flensburg wird von den Kreisen vorgenommen.

1.20.4 Zuverlässigkeit

Wie bereits im Kapitel Anschlüsse/Verbindungen beschrieben, kann der SB 6600 teilweise nicht erreicht werden, weil Zubringerzüge verspätet in Itzehoe ankommen. Hier werden längere Umsteigezeiten gewünscht.

Fazit und Ausblick

Der Fahrplandialog der NAH.SH zum Fahrplanwechsel 2019 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. Die Teilnahme war durchgehend von sachlichen Beiträgen mit konstruktiven Ideen und Änderungshinweisen geprägt. Einige Teilnehmer*innen hatten sehr konkrete Änderungsvorschläge.

Ein kritisches Thema war häufig der zusätzliche Halt von Regionalexpress-Zügen. Hierbei wurde wiederholend zu unterschiedlichen Linien die Diskussion um die Aufgabe der Regionalexpress-Züge im Vergleich zu Regionalbahnen diskutiert. Auch ein wachsendes Pendler*innenaufkommen und die damit verbundene Auslastung der Züge war in vielen Linien Thema der Diskussion. Insbesondere um 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 möglicher 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 vor allem Teilnehmende der Diskussion zum RE 6 die Zuverlässigkeit der Züge.

Viele Teilnehmer*innen wünschten sich, dass generell zu den Hauptverkehrszeiten eine höhere Taktung und ein 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 wurden ebenfalls Fragen zur Verwendung der Ergebnisse des Fahrplandialogs gestellt.

Im nächsten Schritt sollen die Ergebnisse in die Planungen für den Fahrplanwechsel 2019 von der NAH.SH berücksichtigt und ggf. eingearbeitet werden. Anschließend bearbeitet die DB Netz den Entwurf des Fahrplans.