NAH.SH-Fahrplandialog 2023: Auswertung

NAH.SH

Fahrplandialog

1. Einleitung

Auch Anfang 2023 hat die NAH.SH den jährlich stattfindenden Fahrplandialog genutzt, um herauszufinden, wie die Kund*innen auf die geplanten Fahrplanänderungen reagieren und wie die Wünsche und Vorstellungen der Nutzer*innen des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein lauten.

Nachdem die NAH.SH am 30. Januar 2023 den Entwurf für den neuen Fahrplan veröffentlicht hatte, konnten vom 30. Januar bis zum 19. Februar 2023 interessierte Personen auf der Plattform *www.fahrplandialog.de* ihre Meinung zu den vorgeschlagenen Änderungen im neuen Fahrplan mitteilen. Insgesamt wurde die Plattform 1.035 Mal aufgesucht und über100 Kommentare abgegeben.

Bis 2021 konnten Rückmeldungen zu allen bestehenden Fahrplänen der NAH.SH abgegeben werden. Seit 2022 konzentrieren sich die Diskussionsmöglichkeiten auf die einzelnen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien, bei denen tatsächlich Änderungen geplant sind.

Anders als in den Vorjahren war eine vorherige Registrierung auf der Plattform nicht mehr notwendig, um einen Beitrag abgeben zu können. Dies schränkt zwar die Nachvollziehbarkeit ein, wie viele verschiedene Teilnehmer sich beteiligt haben, aber die Hürde zur Partizipation wird dadurch deutlich gesenkt. Beiträge von nicht registrierten Personen werden mit „Gast“ als Autor gekennzeichnet.

2. Akku-Netz Nord (RB 64, RE 72, RB 73, RE 74, RB 75)

2.1 RE 74 und RB 75

2.1.1 Taktung

Mehrere Teilnehmer*innen bemängeln, dass der neue Fahrplan eine starke Verschlechterung der Anbindung von Rendsburg nach Kiel und Felde durch eine Reduzierung des halbstündigen Taktes auf einen stündlichen Takt zur Folge hat.

NAH.SH: Dass die Linie RB 75 zwischen Rendsburg und Felde vermutlich ganzjährig entfällt, ist auf Bauarbeiten im Bereich der Rendsburger Hochbrücke zurückzuführen. Die NAH.SH hat keinen Einfluss auf die Bauarbeiten der DB Netz AG und die damit verbundenen Einschränkungen. Nach Abschluss der Bauarbeiten soll das Angebot der Linie RB 75 vollständig wiederhergestellt werden.

Eine Teilnehmer*in wünscht sich einen Wochenendnachtverkehr für die Strecke über Rendsburg mit allen Unterwegshalten nach Husum.

NAH.SH: Ein Wochenendnachtverkehr auf allen Strecken rund um Kiel ist grundsätzlich möglich und wird langfristig verfolgt. Derzeit ist dies jedoch nicht finanzierbar.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, eine Frühverbindung von Felde nach Kiel um 04:46 Uhr einzuführen, da eine entsprechende Verbindung mit der Einführung der RB-Linie 75 entfallen ist.

NAH.SH: Die Frühverbindung ist nach Fertigstellung der Bauarbeiten an der Rendsburger Hochbrücke und der Wiederverlängerung der Linie RB 75 bis Rendsburg möglich.

2.1.2 Anschlüsse und Verbindungen

Die zusätzlichen Halte der Linie RE 74 in Bredenbek und Schülldorf, die ebenfalls auf die Baustelle zurückzuführen sind, sowie der zusätzliche Halt in Kiel-Hassee CITTI-PARK sorgen zwar für Vorteile an entsprechenden Orten, führen jedoch zu einer veränderten An- und Abfahrtszeit in Kiel. Mehrere Teilnehmer*innen weisen darauf hin, dass dadurch Anschlüsse Richtung Preetz und Plön sowie mit dem RE 7 aus Hamburg nicht mehr erreicht werden.

Von verschiedenen Teilnehmer*innen kommen folgende Überlegungen und Vorschläge, um dieses Problem zu beheben:

- Ein Teilnehmer schlägt vor, dass die Linie RE 74 zwischen Kiel und Rendsburg alle Halte bedienen solle, damit die RB 75 zwischen Kiel und Rendsburg über Neumünster verkehren könne, um das Problem zu lösen.

NAH.SH: Auf der eingleisigen Strecke Kiel – Rendsburg können sich nur in Felde und Kiel-Hassee Züge begegnen. Aus diesem Grund sind weitere Halte der Linie RE 74 zwischen Felde und Kiel leider nicht möglich.

- Ein Teilnehmer überlegt, ob ein Auslassen der Haltestellen Owschlag und Schleswig oder die Zeitverschiebung in Husum (RE 6/RB 64) das Problem lösen könnte.

NAH.SH: Die Halte Schleswig und Owschlag sind wichtige Halte des RE 74. Ein Auslassen ist nicht vorgesehen. Ebenso sind keine Veränderungen beim RE 6 geplant, denn dort sind aufgrund des engen Taktrasters auf der hochausgelasteten, teils eingleisigen Strecke keine Verschiebungen möglich.

Schließlich wird die Einführung eines Schnell-Langsam-Fahrplans auch außerhalb des Kieler Dunstkreises vorgeschlagen, indem eine RB 77 mit zusätzlichen Haltestellen neben der bereits bedienten RE 74-Linie betrieben wird. Hier wäre der Ausbau der Strecke Husum – Jübeck Voraussetzung. Dieser wird mehrfach gefordert, um durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit Anschlüsse sichern zu können.

NAH.SH: Ein Ausbau Jübek – Husum ist allenfalls langfristig und ggf. im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Marschbahn vorgesehen. Eine zusätzliche Linie RB 77 zwischen Kiel und Neumünster ist langfristig vorgesehen. Eine Finanzierung oder ein Zeitplan liegt dafür derzeit jedoch noch nicht vor.

2.1.3 Haltestellen

Eine Umleitung eines Fernverkehrszuges sollte nicht dazu führen, dass Nahverkehrszüge ausfallen. Daher schlägt eine Teilnehmer*in vor, in Oster-Ohrstedt einen Kreuzungsbahnhof einzurichten.

NAH.SH: Umleitungen von Fernverkehrszügen über Jübek – Husum finden in der Regel nicht statt. Lediglich im Rahmen größerer Baustellen ist dieses in der Vergangenheit vereinzelt vorgekommen. Für 2024 sind keine derartigen Umleitungen bekannt.

2.2 RE 72 und RB 73

2.2.1 Taktung

Ein Ideengeber vermisst einen Nachtverkehr am Wochenende nach Flensburg mit dem RE 7 oder RE 72 und auch der Verband PRO BAHN fordert Frühverbindungen um 05:50 Uhr ab Flensburg und 06:10 Uhr ab Schleibrücke Nord, um eine sonntägliche Anbindung Flensburgs vor 07:30 Uhr zu ermöglichen.

NAH.SH: Ein Wochenendverkehr auf allen Strecken rund um Flensburg ist derzeit nicht vorgesehen. Eine zusätzliche Frühverbindung am Sonntag von Flensburg Richtung Kiel bzw. zurück sind nach Fertigstellung der Brücke Lindaunis vorgesehen.

Eine Erhöhung der Taktung wird auch für die RB 73 mit Halt in Kronshagen nach Kiel gefordert. Zusätzlich fordert der Verband PRO BAHN, auf dieser Strecke die Früh-Verbindungen um 04:43 Uhr ab Kiel und 05:50 Uhr ab Eckernförde auch sonntags anzubieten mit dem Ziel eines durchgängigen 60-Minuten-Taktes.

NAH.SH: Kronshagen soll im Zuge der Einrichtung eines S-Bahnsystems einen Halbstundentakt Richtung Kiel erhalten. Ein Halt des RE ist hingegen nicht vorgesehen. Eine zusätzliche Frühverbindung am Sonntag von Eckernförde Richtung Kiel ist nach Fertigstellung der Brücke Lindaunis möglich.

2.2.2 Anschlüsse und Verbindungen

Es wird vorgeschlagen, dass der RB 73 etwa 15 Minuten früher in Kiel ankommen sollte. Dies sorge für einen günstigen Anschluss zum RE 83 sowie nach Eckernförde und entlaste die Verbindungen kurz nach der vollen Stunde.

NAH.SH: Zwischen Eckernförde und Kiel ergänzen sich die Linien RE 72 und RB 73 zu einem annähernden Halbstundentakt. Eine Verlegung der Linie RB 73 um 15 Minuten ist daher nicht vorgesehen.

Die PRO BAHN schlägt vor, die bisherige Spät-Verbindung von Kiel Hbf nach Eckernförde um 00:48 Uhr beizubehalten, um Anschluss von der Spät-Verbindung der RE-Linie 70 ab Hamburg Hbf mit Ankunft um 00:36 Uhr in Kiel Hbf zu gewährleisten.

NAH.SH: Als Alternative zum Zug um 0:48 Uhr stellt die neue Verbindung um 1:08 Uhr ab Kiel nach Eckernförde den Anschluss an den RE 7 her und gewährleistet damit die nächtliche Reisekette Hamburg – Kiel – Eckernförde.

2.2.3 Haltestellen

Ein Zusatzhalt des RE 72 in Kiel-Hassee CITTI-PARK wird als sinnvoll erachtet, da die Züge dort ohnehin aufeinander warten müssten.

NAH.SH: Die Züge der Linie RB 73 müssen in Kiel-Hasse anhalten, um die durchfahrenden Züge der Linie RE 72 vorbeifahren zu lassen. Ein Stopp der Züge der Linie RE 72 ist daher nicht erforderlich. Es besteht zudem mit den nach Eckernförde und Rendsburg verkehrenden Regionalbahnen bereits ein gutes Angebot für den CITTI-PARK.

Es wird vorgeschlagen, die RB 73 von Eckernförde bis nach Kappeln durchzubinden, um die Verkehrsanbindung zu verbessern.

NAH.SH: In der Sommermonaten wurde in den vergangenen Jahren ein touristischer Anschlussverkehr Eckernförde – Kappeln angeboten. Eine Ausweitung dieser Verkehre zu einem ganztäglichen Regelverkehr und eine Verlängerung nach Kiel sind derzeit aufgrund fehlender Mittel nicht vorgesehen.

Eine Teilnehmer*in weist darauf hin, dass der RB 73 häufig in Kiel-Hassee warte, weil andere Züge nicht pünktlich seien. Als regulärer Halt zu den Morgen- und Feierabendstunden gestaltet, könne er dem Aus- und Zusteigen von Fahrgästen dienen.

NAH.SH: Ein außerplanmäßiger Halt der Linie RE 72 ist nur im Verspätungsfall der Linie RB 73, die sich dort begegnen, erforderlich und sorgt wiederum gleichzeitig für eine Verspätung der Züge der Linie RE 73. Ein planmäßiger halt der Linie RE 72 in Kiel-Hassee ist daher nicht vorgesehen.

2.3 RE 64

2.3.1 Anschlüsse und Verbindungen

Ein*e Teilnehmer*in weist darauf hin, dass durch den neuen Fahrplan des RE 64 der Anschluss vom RE 6 aus Hamburg in Husum in Richtung St. Peter Ording knapp verpasst würde und bittet darum, durch Anpassung den Taktkonten herzustellen.

NAH.SH: Die Anschlüsse der Züge von Husum nach St. Peter-Ording werden nach Vorlage des endgültigen Fahrplans des RE 6 erneut überprüft.

Einige Teilnehmer*innen fordern eine verbindliche Regelung mit der Nordbahn, dass eingeplante Anschlüsse bei geringfügigen Verspätungen erreicht werden, indem die jeweiligen Züge mehrere Minuten aufeinander warten. Bei Stundentaktung kann so eine lange Wartezeit der Nutzenden vermieden werden.

NAH.SH: Die Anschlusszüge der Nordbahn können auf den eingleisigen Strecken leider nur bedingt auf verspätetet Anschlüsse warten ohne im Gegenzug andere Züge ebenfalls zu verspäten.

Ein Vertreter des Fahrgastverbands PRO BAHN wünscht sich bei einigen Spätverbindungen auf der Linie RB 64, dass die Abfahrtszeiten um 15 Minuten nach hinten geschoben werden, damit in Husum der Anschluss an die RE-Linie 6 erreicht wird.

NAH.SH: Die Anschlüsse der Züge von Husum nach St. Peter-Ording werden nach Vorlage des endgültigen Fahrplans des RE 6 erneut überprüft.

2.3.2 Haltestellen

Eine Teilnehmer*in wünscht sich, dass der schwedische SJ EN auch in Flensburg oder Neumünster hält, nachdem der IC der DSB nicht mehr über Kiel – Flensburg verkehrt.

NAH.SH: Beim Nachtverkehr Stockholm – Hamburg handelt es sich um ein eigenwirtschaftliches Angebot der Schwedischen Staatsbahn. Die NAH.SH hat keinen Einfluss auf deren Halte.

Der kürzlich wieder hergestellte Halt in Lindaunis solle nach Fertigstellung der Schleibrücke wieder aufgewertet werden, ggf. als Bedarfshalt, regt eine Teilnehmer*in an.

NAH.SH: Der wieder hergestellte Halt Lindaunis wird derzeit für Saisonverkehre nach Kappeln genutzt. Erst nach Abschluss des Brückenneubaus in Lindaunis wird über die Einrichtung weiterer Halte entschieden.

2.4 Linienunabhängig

2.4.1 Ausstattung

Einige Teilnehmer*innen stellen die Frage, ob eine kostenlose WLAN-Verfügbarkeit nicht nur in den Fahrzeugen und in den Kundenzentren, sondern auch an den kleinen Haltepunkten geplant ist. Dies sei wichtig und über entsprechende Fahrkartenautomaten leicht möglich.

NAH.SH: Die Ausstattung der Stationen liegt im Verantwortungsbereich des Infrastrukturbetreibers DB Station&Service. Da die Fahrgäste in der Regel nur kurzzeitig an einer Station verweilen - im Gegensatz zum Aufenthalt im Zug - sind wir zudem unsicher, ob eine derartige Ausstattung erforderlich ist.

Der Bahnhof in Husum wird bezüglich seiner Barrierefreiheit bemängelt.

NAH.SH: Glücklicherweise sind die Aufzüge wieder in Betrieb. Der Bahnhof Husum ist mit Aufzug, Blindenleitsystem sowie akustische und dynamsche Schriftanzeiger also wieder barrierefrei.

Mehrere Kommentator*innen sind sich einig, dass es verbesserte Transportmöglichkeiten auf der RB-Linie 76 geben sollte, um den Schönberger Strand mit dem Rest der Region zu verbinden. Sie schlagen einen Vorlaufbetrieb oder eine verlängerte SEV-Buslinie vor und kritisieren die geringe Aufmerksamkeit, die dieser Strecke im Vergleich zu anderen Regionen in Schleswig-Holstein geschenkt wird.

NAH.SH: Die Anbindung von Schönberg wird bis zur Reaktivierung der Bahn durch eine Buslinie der VKP gesichert, sodass sich ein separater SEV und die damit verbundenen Kosten nur schwer zu rechtfertigen sind.

3. Akku-Netz Ost-West (RB 63, RB 82)

3.1 RB 63

3.1.1 Takung und Auslastung

Einige Teilnehmende wünschen sich eine engere Taktung nach und von Heide, um die Anbindung auf dem Land zu verbessern. Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich einen dichteren Takt der Linie, da man sonst von Aukrug nach Kiel viel länger braucht als mit dem Auto.

NAH.SH: Der Stundentakt zwischen Hohenwestedt und Neumünster ist nach unserer Einschätzung nachfragegerecht. Eine Verdichtung des Taktes ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant.

Außerdem wird angemerkt, dass es die Früh-Verbindungen auf der Linie RB 63 auch sonntags geben sollte.

NAH.SH: Für eine weitere Frühverbindung am Sonntagmorgen fehlt nach unser Einschätzung derzeit die Nachfrage.

Eine Teilnehmer*in wünscht sich auch einen Stundentakt zwischen Hohenwest und Heide, merkt allerdings auch an, dass das die Wiederherstellung einer Kreuzungsstelle im eingleisigen Abschnitt erfordern würde.

NAH.SH: Zwischen Hohenwestedt und Heide ist auf der eingleisigen Strecke aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten tatsächlich nur ein Zweistundentakt möglich.

3.1.2 Anschlüsse und Verbindungen

Es wird angemerkt, dass die Umsteigezeit im Bahnhof Heide zwischen RB 63 in Richtung Büsum und RE 6 in Richtung Norden zu knapp bemessen ist.

NAH.SH: Leider ist aufgrund von infrastrukturellen Zwängen keine Verlängerung der Umsteigezeiten möglich.

3.1.3 Linienunabhängig

Einige Anmerkungen gingen zur Linie RB 83 ein. Diese wurde im Zuge des Fahrplandialogs nicht zur Diskussion gestellt, da deren Fahrplan nicht von Änderungen betroffen sein soll. Gerade diese Tatsache sorgte für Empörungen bei mehreren Teilnehmenden. Bereits seit Jahren sei der längst überfällige Halbstundentakt für Ascheberg bereits versprochen worden. Eine weitere Verzögerung möchten die Kommentator*innen keinesfalls hinnehmen.

NAH.SH: Der Halbstundentakt von Ascheberg ist nach Auslieferung der Akku-Fahrzeuge für das Netz vorgesehen. Im Fahrplandialog war irrtümlicherweise die derzeitige Version ohne den Halt dargestellt. Wir bitten um Entschuldigung.

Auch die Streichung des Haltes in Ascheberg Mo-Fr Richtung Kiel um 5:51 Uhr sorgte für Unmut.

NAH.SH: Der Halt um 5:51 Uhr in Ascheberg Richtung Kiel wird seit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 durchgängig angeboten. Aufgrund von Softwareproblemen wurde dieser jedoch teilweise leider nicht in der Auskunft angezeigt.

3.2 RB 82

3.2.1 Taktung

Mehrere Teilnehmende begrüßen die tägliche Takterweiterung (insbesondere die zusätzlichen späten Fahrten) und hoffen auf die baldige Umsetzung. Außerdem wünschen sich einige Personen eine erweiterte Taktung der Frühverbindungen samstags und sonntags für Pendler*innen, die auch wochenends arbeiten gehen.

NAH.SH: Derzeit ist aufgrund beschränkter finanzieller Mittel leider keine Ausweitung der Verkehre am frühen Morgen wochenends möglich.

3.2.2 Anschlüsse und Verbindungen

Generell wünschen sich einige Teilnehmende, dass mehr auf die Anschlüsse aus Hamburg in Bad Oldesloe und aus Kiel und Neumünster geachtet und die Anschlusssicherheit verbessert werde.

NAH.SH: Aufgrund der eingleisigen Strecken ist ein Warten auf Anschlusszüge nur bis zu einem gewissen Grad möglich, da sich sonst entgegenkommende Züge ebenfalls verspäten. Im Rahmen des betrieblich vertretbaren sollen die Züge der Linie RB 82 jedoch in Bad Oldesloe und Neumünster Anschlüsse abwarten.

Eine Person merkt außerdem an, dass der Anschluss des RE 8 an den RB 82 in Bad Oldesloe sehr knapp sei und die Fahrt des RB 82 um 3 Minuten nach hinten verschoben werden könnte, um den Anschluss zu verbessern.

NAH.SH: In Bad Oldesloe warten die Züge der Linie RB 82 bis zu 8 Minuten auf verspätetet Anschlusszüge aus Hamburg. Eine generelle Verschiebung um 3 Minuten würde hingegen dazu führen, dass auch im Falle pünktlicher Züge die Fahrgäste immer 3 Minuten länger unterwegs wären.

4. Netz Süd (A 1, A2)

4.1 A 1 und A 2

4.1.1 Taktung und Auslastung

Einige befürworten die neue Taktung der A 2, allerdings sollte die enge Taktung mindestens bis Bad Bramsted durchgebunden werden und sollte bereits um 6:20 Uhr beginnen.

NAH.SH: Weitere Fahrtenverdichtungen auf dem Abschnitt planen wir spätestens mit Umsetzung des Expresszuges Neumünster – Norderstedt Mitte, voraussichtlich 2028.

Auch zur Taktung der A 3 gab es Rückmeldung dazu, dass zusätzliche Verstärkungszüge auch am Vormittag nach Barmstedt fahren sollten, da die Züge immer sehr voll seien. Außerdem fragt sich eine Person, ob sich die Bahnsteige für Doppeltraktion der A 3 eignen würden.

NAH.SH: Die Bahnsteige von Elmshorn bis Barmstedt eignen sich für Doppeltraktionen. Die Fahrzeugverfügbarkeit bei der AKN ist durch die Verzögerung der S-Bahn-Verlängerung nach Kaltenkirchen jedoch angespannt.

4.1.2 Anschlüsse und Verbindungen

Die Verbindungen der A 1 mit wenigen Minuten Umsteigezeit in beispielsweise Ulzburg Süd oder Norderstedt-Mitte werden kritisiert. Hier sollte mehr Verspätungspuffer einberechnet werden.

NAH.SH: In der Regel funktionieren diese Anschlüsse durch die hohe Pünktlichkeit im AKN-Netz gut. Die kurzen Umsteigezeiten ermöglichen kurze Reisezeiten. Durch die hohe Taktdichte, insbesondere in Norderstedt Mitte, wird im Fall eines verpassten Anschlusses schnell der nächste Zug erreicht.

Eine Teilnehmer*in wünscht sich, dass auch die Stadtbusfahrpläne angepasst werden, da ansonsten die Anschlüsse insbesondere für ältere Menschen sehr schwierig werden.

NAH.SH: Die Kreise und kreisfreien Städte sind für den Busverkehr zuständig. Gern geben wir diesen Hinweis an die für die Busfahrpläne Zuständigen weiter.

Für den anstehenden Ersatzverkehr zwischen Eidelstedt und Burgwedel wird sich ein Expressbus gewünscht, da die Fahrt ansonsten inakzeptabel lang werden würde.

NAH.SH: Es wird geprüft, ob der SEV für diese Bauphase durch einen Ersatzbus sinnvoll ergänzt werden kann.

4.1.3 Ausstattung und Design

Es wird sich gewünscht, dass die Nachrüstung der eingesetzten LINT 54 mit WLAN schnellstmöglich angegangen werden.

NAH.SH: Durch die Pandemie und deutlich längere Lieferzeiten für Chips, verzögerte sich die Ausstattung der Lint 54 mit WLAN. Wir gehen davon aus, dass diese aber nun im Laufe von 2024 erfolgt.

5. Hamburg Hbf – Travemünde Strand (RE 8, RE 80))

5.1 RE 8 und RE 80

5.1.1 Taktung und Auslastung

Um die Taktung der Linien RE 8 und RE 80 zu verbessern, wurde vorgeschlagen, die Trennung zwischen den Linien aufzuheben und beide Linien regelmäßig in Ahrensburg halten zu lassen, da es zu bestimmten Uhrzeiten eine hohe Nachfrage gibt. Ein Vertreter von PRO BAHN unterbreitet verschiedene Taktvorschläge. Zwischen Lübeck und Travemünde solle in der Zeit von 6:00 bis 8:00 Uhr und von 14:00 bis 19:00 Uhr ein Halbstundentakt angeboten werden. Eine andere Teilnehmer*in schlägt vor, die Linie als S-Bahn umzusetzen.

NAH.SH: Ahrensburg wird mit der Linie RB 81 in der Hauptverkehrszeit durch einen Viertelstundentakt / für den Rest des Tages halbstündlich an Hamburg angeboten. Zusätzliche Halte der Linie RE 8 sind daher nicht vorgesehen.

Eine Ausweitung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck – Travemünde Strand ist aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel derzeit nicht umsetzbar.

Die Linien RE 8 und RE 80 sind für den schnellen Regionalverkehr zwischen Hamburg und Lübeck konzipiert und weisen daher nicht die Merkmale einer S-Bahn auf.

PRO BAHN spricht sich zudem dafür aus, für den RE 8 montags bis freitags je eine Abfahrt um 4:07 Uhr ab Lübeck und Hamburg Hbf anzubieten, sodass die Frühverbindungen auf der RB-Linie 82 in Bad Oldesloe Anschluss an die RE-Linie 8 in beide Richtungen haben.

NAH.SH: Ein Betriebsbeginn bereits um 4:07 ab Lübeck ist derzeit nicht vorgesehen. Für zukünftige Angebotsverbesserungen im Rahmen zusätzlicher Mittel wird dies jedoch erneut geprüft.

5.1.2 Anschlüsse und Verbindungen

Eine Teilnehmer*in empfindet die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde als eine sehr gute Verbindung und schlägt vor, diese Strecke als S-Bahn umzusetzen, um es den Pendlern im Lübecker Nahverkehr zu erleichtern, andere Verbindungen zu erreichen. Andererseits wünscht sich eine andere Teilnehmer*in, dass durch eine Trennung der Linien RE 8 und RE 80 die Anzahl der umsteigefreien Verbindungen von Ahrensburg nach Reinfeld, Lübeck und Travemünde verdoppelt wird.

NAH.SH: Da die Züge von Travemünde bis nach Hamburg durchgebunden sind, haben diese auf ihrem gesamten Weg die Zugkategorie Regionalexpress (RE). Zu Halten des RE 8 in Ahrensburg siehe oben.

Eine weitere Teilnehmer*in schlägt vor, dass ein regelmäßiger Bus-Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof Ahrensburg-Mitte und Ahrensburg-West eingerichtet werden soll, der auf den Fahrplan der RB- und U 1-Linien abgestimmt ist, um die Auslastung der Linie RB 81 zu verringern.

NAH.SH: In Ahrensburg West soll im Rahmen des Ausbaus zur S4 ein zusätzlicher Halt entstehen, an dem dann zwischen S-Bahn und U-Bahn umgestiegen werden kann.

6. Fazit und Ausblick

Im Rahmen des Fahrplandialogs 2023/24 der NAH.SH sollen die Fahrgäste der Züge und Busse in Schleswig-Holstein einbezogen werden, um ihre Wünsche und Anregungen zu den Linien mit konkreten Änderungen zu äußern und miteinander zu diskutieren. Wie in den Vorjahren wurde das Angebot zur Teilnahme gut angenommen und teils viele Kommentare pro Linie abgegeben.
Die NAH.SH hat auf der Plattform transparent gemacht, warum es bei so vielen Linien oft zu keinen Änderungen kommt und dabei auf die Komplexität und den damit verbundenen begrenzten Spielraum für Änderungen seitens der NAH.SH verwiesen. Auch wurde auf baustellenbedingte Fahrplanänderungen hingewiesen, die häufig zeitweise zu Verschlechterungen führen. Teilweise haben sich die Verantwortlichen bereits während der Beteiligungsphase innerhalb der Themenräume über das eigene Nutzerkonto oder über die Moderation geäußert.
Obwohl aufgrund der fehlenden Registrierungspflicht keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Anzahl der Teilnehmer*innen und die Häufigkeit der Beiträge einzelner Teilnehmer*innen ermöglichen, lässt sich anhand der registrierten Teilnehmer*innen bzw. Vertreter*innen der Fahrgastverbände eine mitunter regelmäßige Teilnahme erkennen.

Die meisten Kommentare waren innerhalb Themenraums „Akku-Netz Nord" zu verzeichnen, wo die Fahrpläne der Linien RB 64, RE 72/RB 73 und RE 74/RB 75 thematisiert wurden. Die Entwürfe für die Fahrpläne der Linien RE 8 und RE 80 konnten erst nach Beginn des Fahrplandialogs fertiggestellt werden, was eine Verzögerung der Eröffnung des entsprechenden Themenraums um eine Woche zur Folge hatte. Dies könnte erklären, warum hier die geringste Anzahl an Kommentaren einging.
Insgesamt ließen sich die meisten Kommentare den beiden Unterkategorien „Taktung" und „Anschlüsse und Verbindungen" zuordnen.
Sowohl in den Themenräumen als auch im Forum „Lob & Kritik", das für allgemeine Rückmeldungen jenseits von Fahrplanänderungen vorgesehen ist, wurden teilweise Anmerkungen zu Linien und Fahrplänen gemacht, die nicht zur Diskussion gestellt wurden. Dies zeigt, dass die entsprechenden Teilnehmer*innen die Plattform als Kommunikationskanal zu den verantwortlichen Stellen nutzen möchten. Kommentare dieser Kategorie fanden nur in Ausnahmefällen Platz in diesem Bericht, wurden aber weitergeleitet. Beispiele sind die Unzufriedenheit mit der Taktung in Ascheberg und die Anbindung der Probstei.