

# NAH.SH- Fahrplandialog: Auswertung



**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

# Fahrplandialog

## 1 Inhaltliche Auswertung

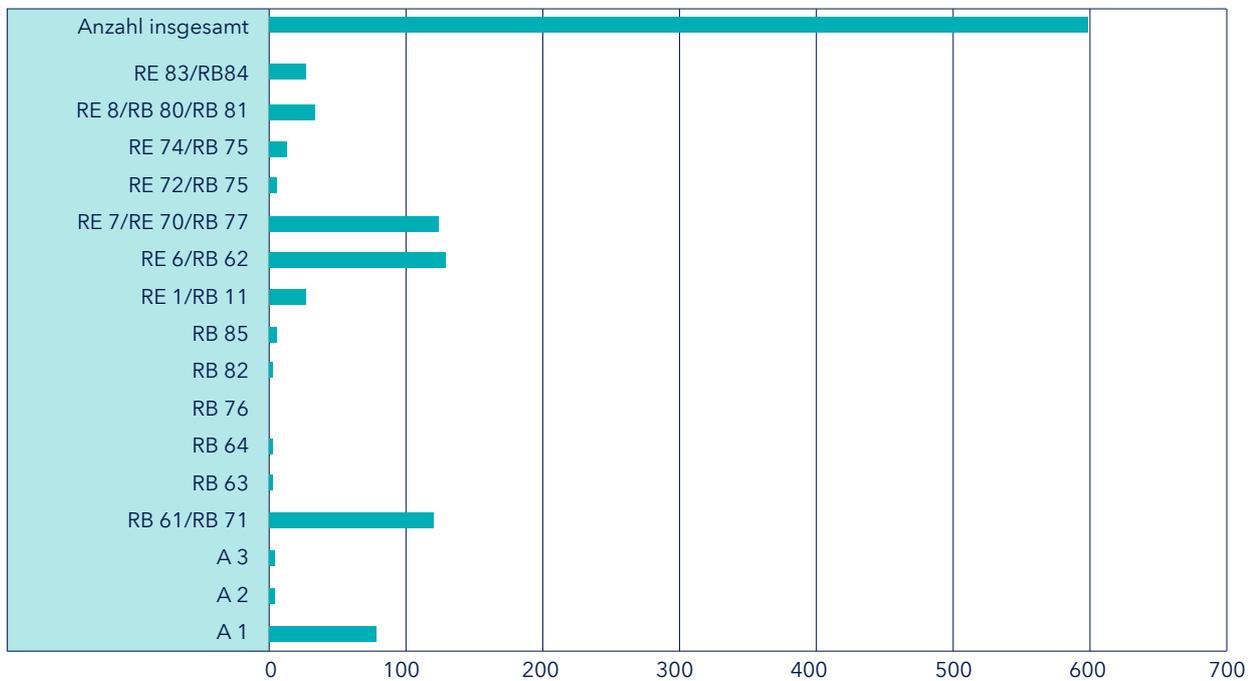
In diesem Abschnitt werden alle Kommentare inhaltlich ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Auch wenn an dieser Stelle nicht jeder eingegangene Vorschlag in seiner Gänze dargestellt und erläutert werden kann, wurden die Hauptdiskussionsstränge einer jeden Dialogkachel bestmöglich abgebildet.

Zur besseren Lesbarkeit wurden die Kommentare in der Zusammenfassung nach verschiedenen Unterthemen gegliedert (z. B. Ausstattung und Design, Taktung, Anschlüsse und Verbindungen, Bedienungshäufigkeit, Auslastung, Haltestellen oder Linienführung).

Kommentare zu Themen wie Tarifsystem, Fahrgastinformationen und Marketing sowie 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.

Anzahl der Kommentare je Bahnlinie/Strecke



## 1.1 Linienübergreifende Beiträge

### 1.1.1 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).

**HVV:** Die Grenze des Bereichs Hamburg AB verläuft im Durchschnitt mit einem Radius von etwa 20 km entfernt vom Hamburger Zentrum. Dieser Wert wird beim jetzigen Grenzverlauf südlich von Ulzburg Süd mit etwa 25 km bereits deutlich überschritten.

Im Falle von Störungen auf bestimmten Linien / Strecken Abweichungen werden erweiterte Gültigkeiten von Fahrkarten im Einzelfall bekanntgegeben.

- Um die Pendlerströme zu kanalisieren, wurde vorgeschlagen, dass in den RE-Zügen im Bereich des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) die HVV-Fahrausweise nicht gelten.

**HVV:** Der HVV-Tarif ist ein Nahverkehrstarif mit dem Ziel, den Nahverkehr mit diesem Tarif nutzen zu können. Bestimmte Nahverkehrsleistungen auszuschließen, würde diesem Ziel entgegen laufen. Zudem bleibt das Fahrgastaufkommen bzw. die Nachfrage ja bestehen, unabhängig davon, ob dort der HVV-Tarif oder ein anderer Tarif angewendet wird.

- 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 Bluepoint 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.

*Leider liegt uns von den dänischen Kollegen noch keine Antwort vor.*

## 1.2 Fahrgastinformation und Marketing

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

Grundsätzlich wurde mehr Transparenz bei der Fahrgastinformation gewünscht. Helfen würde hier der Aufbau einer verbesserten Echtzeitanzeige in der NAH.SH-App bzw. auf der NAH.SH-Homepage und eine bessere Ab-

sprache mit der DB. Von den Teilnehmer\*innen wurde darauf hingewiesen, dass auf vielen Strecken die aktuellen Informationen im Stationsmonitor oft von den An-sagen 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.

**NAH.SH:** Die NAH.SH ist mit den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen für eine verbesserte Fahrgastinformation im Gespräch.

## 1.3 Neue Linien

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

- Wiedereröffnung der Bahnstrecke Elmshorn – Barmstedt – Henstedt 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.

**NAH.SH:** Die NAH.SH bedankt sich für die Vielzahl an kleineren und größeren Vorschlägen zum Fahrplan 2019. Aufgrund der Komplexität der Fahrplanerstellung können grundsätzliche Umstellungen (wie neue Linien oder veränderte Taktlagen) nur mit entsprechend langen Zeitvorläufen umgesetzt werden. Dazu sind z. B. umfangreiche Abstimmungen mit Nachbараufgabenträgern oder den Verkehrsunternehmen zu treffen. Daher werden einige der vorgeschlagenen Ideen für die Planungen zum folgenden Fahrplan 2020 oder für die langfristige Planung übernommen.

## 1.4 RB 61 / RB 71

### 1.4.1 Ausstattung und 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:

- RB 61 zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf
- NAH.SH:** Die meisten Züge der Linien RB 61 und RB 71 in der Hauptverkehrszeit verkehren bereits in Doppeltraktion.

- Montag bis Freitag: Zug um 08:54 Uhr ab Itzehoe und um 15:06 vom HBF nach Itzehoe

NAH.SH: Die Verstärkung dieser zwei Züge wird zusammen mit der Nordbahn geprüft.

- Die Züge sind morgens und nachmittags komplett ausgelastet und sollten verstärkt werden. Ebenso sollten laut mehrerer Beiträge verstärkt 6-Teiler zum Einsatz kommen.

NAH.SH: Eine Verstärkung der Züge zur Hauptverkehrszeit ist leider kaum noch möglich. Die Züge der Nordbahn verkehren dann bereits in der maximal möglichen Länge, um noch in Hamburg Hbf an die Bahnsteige zu passen.

- Auch samstags könnten Doppeltraktionen zum Einsatz kommen, da die fünfteiligen Züge bei vielen Fahrten zwischen 10 und 17 Uhr oft überfüllt seien.

NAH.SH: Nach den uns vorliegenden Fahrgastzahlen reicht das Sitzplatzangebot samstags in der Regel aus. Im Hinblick auf die vielfach stattfindenden Sonderveranstaltungen in Hamburg kommt es jedoch vereinzelt zu Engpässen.

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

### 1.4.2 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 User schlug beispielsweise vor, den RB morgens und abends im 10-Minuten-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 RB 61 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.

NAH.SH: Die Taktung der Züge auf der sehr stark belasteten Strecke Elmshorn – Hamburg richtet sich im Wesentlichen nach den zwischen dem Fernverkehr auf der Hamburger Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof verfügbaren freien Trassenfenstern. Daneben sind insbesondere bei den langlaufenden RE-Linien auch die Anschlüsse an den Umsteigebahnhöfen im Rest Schleswig-Holsteins zu berücksichtigen. Dabei ist leider nicht immer eine ideale Verteilung der Züge realisierbar.

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

- Tornesch – Hamburg (HBF und Altona)  
NAH.SH: In der Hauptverkehrszeit verkehrt annähernd alle 20 Minuten ein Zug von Tornesch nach Elmshorn und Hamburg. Dies halten wir für nachfragegerecht.

- Tornesch – Glückstadt (hier fährt nur ein Zug pro Stunde in den Nebenverkehrszeiten)  
NAH.SH: Das Aufkommen zwischen den Bahnhöfen Glückstadt und Tornesch rechtfertigt nur eine Verbindung pro Stunde.

- Itzehoe – Hamburg  
NAH.SH: Von Itzehoe nach Hamburg verkehren ganztägig zwei Züge pro Stunde, was aus unserer Sicht nachfragegerecht ist.

- HBF – Elmshorn  
NAH.SH: Von Elmshorn bis Hamburg Hbf verkehren stündlich vier Züge pro Stunde, was aus unserer Sicht nachfragegerecht ist.

- Altona – Elmshorn  
NAH.SH: Von Elmshorn nach Altona verkehren in der Hauptverkehrszeit bis zu drei Züge pro Stunde, was aus unserer Sicht der Nachfrage entspricht.

- Heide - Hamburg (mit Halt an allen Stationen dazwischen nördlich von Itzehoe)  
NAH.SH: Die stündliche Umsteige Verbindung Heide – Itzehoe – Hamburg mit Halt an allen Stationen ist nachfragegerecht.

- Wrist – Hamburg  
NAH.SH: Von Wrist verkehrt jeweils ein Zug pro Stunde nach Hamburg Hbf und nach Hamburg-Altona, was aus unserer Sicht nachfragegerecht ist.

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.

**NAH.SH:** Die genannten Züge schlossen die im heutigen Fahrplan noch verbliebenden Lücken im 20-Minutetakt. Mittelfristig plant das Land die schrittweise Schließung dieser Lücken. Derzeit besteht in der Nebenverkehrszeit jedoch noch kein ausreichendes Fahrgastaufkommen, um den finanziellen Aufwand, diese Lücken zu schließen, zu rechtfertigen.

Die in den Entwürfen vorgesehene neue Verbindung von Tornesch um 12:57 nach Elmshorn und um 13:09 nach Hamburg-Altona kann entgegen der Planung nicht zum Fahrplan 2019 berücksichtigt werden, da die Stadt Hamburg die erforderliche Mitfinanzierung abgelehnt hat.

- auch freitags ein Zug um 16:49 ab HBF (nicht nur Mo-Do)

**NAH.SH:** Der montags bis donnerstags um 16:49 ab Hbf verkehrende Zug verkehrt aufgrund der abweichenden Feierabendzeiten freitags schon um 15:49. Ein zusätzlicher Zug eine Stunde später ist leider nicht möglich, da kein Zug zur Verfügung steht (er ist bereits um 15:49 Uhr abgefahren).

- Verlängerung des 10-Minuten-Takts der S 3 im Abschnitt Elbgaustraße - Pinneberg unter der Woche um eine Stunde (bis 20:30 Uhr)

**NAH.SH:** Das derzeitige Angebot auf der S3 wird als nachfragegerecht erachtet.

#### 1.4.2 Anschlüsse/Verbindungen

Zum Umstieg in Altona direkt wird angemerkt, dass es aufgrund der Menschendichte z. T. sehr zeitaufwendig ist, die Gleise zu wechseln. In diesem Zusammenhang würde es auch helfen, wenn der NBE 83876 Bf. Altona ab 16:34 Uhr auch in dem Bereich A und B auf Abfahrt warten könnte und nicht im Bereich C und D.

**NAH.SH:** Aus sicherheitstechnischen Gründen dürfen die beschleunigungsstarken Triebwagen der Nordbahn nur in den Abschnitten A und B abfahren. Selbiges gilt für die modernen Triebwagen der DB Regio auf den Linien RE 7 und RE 70.

#### 1.4.3 Bedienungshäufigkeit

Sehr viele Teilnehmer\*innen wünschen sich aufgrund des sehr hohen Pendler\*innenaufkommens eine erhöhte Bedienungshäufigkeit des Bahnhofs Tornesch, vor allem während der Hauptverkehrszeiten. Im Gespräch sind zwei bis drei Züge pro Stunde in sinnvollen Abständen zueinander (keine 40-Minuten-Löcher). Einige Teilnehmer\*innen

wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Hauptverkehrszeit auch nicht um 18 Uhr endet, sondern eher gegen 20 Uhr. Der Beginn sollte um 5 Uhr morgens liegen.

**NAH.SH:** In der erweiterten Hauptverkehrszeit (5 bis 10 und 13 bis 19 Uhr) verkehren von Tornesch etwa alle 20 Minuten Züge nach Hamburg und nach Elmshorn. Lediglich am Tagesrand und mittags zwischen 10 und 13 Uhr entfällt der Verstärkerzug Elmshorn – Hamburg-Altona, wodurch in diesen Zeiten teilweise eine Wartezeit von 40 Minuten bis zum nächsten Zug besteht.

Mittelfristig strebt das Land einen ganztägigen Halbstundentakt zum Hbf an, der in der Hauptverkehrszeit mit weiteren Zügen nachfragegerecht verdichtet wird (2+2). Dazu sind jedoch die infrastrukturellen Voraussetzungen (u. a. Fertigstellung des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona Nord) noch nicht gegeben.

#### 1.4.4 Auslastung

Die Kapazitäten der RB 61/71 bzw. des Schienenersatzverkehrs, 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.

**NAH.SH:** Nach den der NAH.SH vorliegenden Zahlen werden insbesondere die Züge zum Hamburger Hbf sehr gut nachgefragt, so dass wir hier mittelfristig nach Verbesserungen suchen. Kurzfristig sind zusätzliche oder längere Züge aufgrund der beschränkten Infrastruktur in Hamburg jedoch nicht möglich.

#### 1.4.5 Linienführung

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

**NAH.SH:** Zwischen Wrist und Neumünster wird das Angebot durch den RE 70 ausreichend bedient, so dass eine Verlängerung der RB 71 nicht vorgesehen ist. Zudem ist in den nächsten Jahren der Wiederaufbau der Strecke Wrist – Kellinghusen vorgesehen, so dass die Line RB 71 dann in Kellinghusen enden würde.

## 1.5 RE 6/RB 62

### 1.5.1 Ausstattung und 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.

**NAH.SH:** Die neuen Doppelstockwagen für die Linien RE 7 und RE 70 verfügen über spezielle Gepäck-Racks im Sitzbereich, die für die Fahrgäste von ihren Sitzplätzen gut einsehbar sind. Die eigenen Koffer im Blick behalten zu können, ist ein häufig geäußertes Wunsch von Fahrgästen und wäre bei einem speziellen Gepäckbereich nur schwer umzusetzen.

### 1.5.2 Taktung

Die Anmerkungen/Wünsche der Teilnehmer\*innen zur Taktung des RE 6 bzw. der 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.

**NAH.SH:** Die Linie RE 6 und RB 62 sind beide in Heide in den stündlichen Anschlussknoten zur vollen Stunde eingebunden. Dadurch bestehen in Heide von allen Bahnhöfen südlich von Heide sehr gute Umsteigemöglichkeiten in alle anderen Richtungen. Eine Verschiebung der Linie RB 62 um 30 Minuten würde dem zuwider laufen.

- Beibehalten der Verbindungen: RE6 11002, RE6 11012, RE6 11009, RE6 11021, RE6 11027, RE6 11029, RB62 11912, RB62 11921, RE62 11029, RB62 11929

**NAH.SH:** Die genannten Züge bleiben im Fahrplan 2019 unverändert bestehen.

Lediglich der RE 6 mit der Nummer 11029, der bisher um 14:52 ab Westerland verkehrt, wird verändert und verkehrt zukünftig erst um 15:07 (im Entwurf noch für 15:10 angekündigt). Dadurch kann die lange Standzeit in Niebüll von 13 Minuten auf 2 Minuten verkürzt werden. Entgegen des Fahrplansentwurfs kann dieser Zug zusätzlich auch den Halt in Morsum bedienen. Durch die veränderte Abfahrt um 15:10 in Westerland wird eine bessere Verteilung der Züge zwischen der vorhergehenden Abfahrt um 14:22 Uhr und der nächstfolgenden Abfahrt um 15:52 erreicht.

- Zufahrzeiten am Mittag mit Rücksicht auf den Unterrichtsschluss der Schüler ändern

**NAH.SH:** Leider gibt es nicht nur eine Schule, auf die sich der Fahrplan ausrichten muss. Einen Fahrplan, der sämtliche Schulanfangs- und -endzeiten zwischen Heide und Itzehoe ideal bediente, ist daher leider nicht möglich.

- Glückstadt sollte besonders in der Hauptverkehrszeit stärker angebunden werden.

**NAH.SH:** Glückstadt wird zur Hauptverkehrszeit in Last-richtung Hamburg mit bis zu drei Zügen pro Stunde angebunden. Eine weitere Ausweitung des Angebotes auf bis zu vier Züge ist derzeit nicht vorgesehen und auch von der Nachfrage her nicht erforderlich.

- Die bisherige Taktung zwischen Elmshorn und Hamburg-Altona ist unregelmäßig

**NAH.SH:** Leider ist aufgrund der dichten Belegung des Abschnitts Elmshorn – Hamburg im Fern-, Güter- und Regionalverkehr nicht immer eine minutengenaue Vertaktung möglich.

### 1.5.3 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.

**NAH.SH:** Für die Züge der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit wurde unterdessen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen nordbahn und DB Regio vereinbart, dass die Züge der Linie RB 62 in Itzehoe zwischen 16:11 und 19:11 Uhr bis zu 30 Minuten auf verspätete Züge der Linie RB 61 warten.

Aufgrund der Anschlüsse in Niebüll, Husum und Heide ist eine Verkürzung der Aufenthaltszeiten nicht möglich.

Des Weiteren gingen sehr konkrete Hinweise zu unstimmen 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.

**NAH.SH:** Diese Anschlussbrüche sind sehr ärgerlich, da durch sie die an sich vorhandenen stündlichen Reiseketten unterbrochen werden. Die Taktabweichungen um 15:55 Uhr und 17:55 Uhr und 9:58 Uhr sind durch die Trassenbelegungen des Fernverkehrs begründet. Leider lassen sich die Fernverkehrszüge nicht verschieben. Die Abweichung um 7:57 Uhr tritt nur samstags im Sommer auf und ist in

der Fahrlage des Sprinters Hamburg – Westerland begründet, der ebenfalls nicht verschoben werden kann.

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.

NAH.SH: Der Anschluss in Husum soll mittelfristig durch einen Ausbau zwischen Husum und Jübek entzerrt werden. Kurzfristig ist eine Verlängerung der Übergangszeiten jedoch nicht möglich, da die Streckeninfrastruktur keine kürzeren Fahrzeiten zulässt.

- Der Anschluss in Altona vom RE 6 aus Westerland zum ICE in Richtung Berlin ist fahrplanmäßig mit 59 Minuten Wartezeit verbunden.

NAH.SH: Der Fahrplan des Fernverkehrs zwischen Hamburg und Berlin wurde im Dezember 2015 komplett umgestellt, mit dem Ergebnis, dass sich der Übergang zwischen dem RE 6 und der ICE-Linie Hamburg – Berlin auf 59 Minuten verlängert hat. Zur Herstellung der Anschlüsse wäre eine Beschleunigung des RE 6 um 8 Minuten erforderlich. Mittelfristig prüfen wir, ob mit Fertigstellung des Bahnhofs Altona-Nord dort ein Übergang vom RE 6 zum ICE nach Berlin möglich wird.

- Auch in Richtung Hannover wird eine optimiertere Verbindung gewünscht.

NAH.SH: Die Übergangszeit zwischen dem RE 6 und der ICE-Linie Richtung Hannover beträgt heute in der Regel 25 Minuten. Eine Verkürzung dieser Zeit würde eine komplett neue Fahrlage des RE 6 bzw. der ICE-Linie erfordern, was wiederum zu neuen Anschlussverlängerungen an anderer Stelle führen würde.

#### 1.5.4 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

NAH.SH: Diese Fahrt wird derzeit nur freitags und sonntags angeboten. Montags bis donnerstags und samstags besteht eine Verbindung um 21:22 ab Westerland nach Hamburg mit dreimaligem Umsteigen. Für den Fahrplan ab Dezember 2018 ist geplant, den Zug um 21:22 Uhr ab Westerland an Samstagen zu fahren, dafür aber nicht mehr an Sonn- und Feiertagen. Eine kurzfristige Umsetzung dieses Zuges an allen Tagen bereits zum Fahrplan im Dezember 2018 ist nicht möglich. Wir prüfen jedoch, ob eine Ausweitung zum Dezember 2019 möglich ist.

- Verbindung ab Hamburg um 23:40 Uhr auch unter der Woche

NAH.SH: Der sogenannte „Kulturzug“ um 23:45 Uhr von Hamburg-Altona nach Husum wird derzeit nur freitags, samstags und sonntags angeboten. Eine Ausweitung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird geprüft.

- Verbindung Hamburg – Westerland unter der Woche ab 4:25 Uhr

NAH.SH: Der Zug um 4:25 Uhr verkehrte bisher lediglich montags aufgrund von betrieblichen Zwängen der Umlaufplanung. Für den Fahrplan 2019 ist dieser Zug umlaufmäßig südlich von Husum nicht mehr erforderlich und entfällt daher ersatzlos. Zwischen Itzehoe und Husum verkehrt ersatzweise ein Zug der Linie RB 62. Die Nachfrage dieses Zuges um 4:25 Uhr ab Hamburg war in der Vergangenheit sehr gering.

Für die Verbindungen am Wochenende wurden folgende Hinweise gegeben:

- Wiederaufnahme des 7:31 Uhr Zuges Niebüll – Westerland am Wochenende im Winter

NAH.SH: Der Zug um 7:31 Uhr ab Niebüll verkehrt bereits seit dem Jahr 2017 nicht mehr im Winter an Wochenenden. Eine Wiederaufnahme dieses Zuges ist aufgrund der geringeren Nachfrage im Winter nicht erforderlich.

- 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).

NAH.SH: Für eine Verbindung um 22:40 Uhr ab Hamburg sehen wir nördlich von Husum derzeit keine ausreichende Nachfrage, da ein derartiger Zug erst gegen 2 Uhr in Westerland ankäme.

Für eine Verlängerung des Zuges um 1:02 Uhr ab Westerland über Niebüll hinaus, sehen wir derzeit leider ebenfalls keine ausreichende Nachfrage.

- Eine Verbindung am Samstag im Sommerfahrplan von Westerland Richtung Süden um 13:52 Uhr

NAH.SH: Derzeit verkehren Züge um 13:22 Uhr (Sommer 13:10 Uhr) und 14:22 Uhr von Westerland aufs Festland. Ein weiterer Zug um 13:52 Uhr ist aufgrund der Nachfrage nicht erforderlich und würde die bereits heute überlastete Strecke noch weiter belasten, so dass eine derartige Ausweitung als nicht vordringlich erachtet wird.

- Eine morgendliche Sprinterzugverbindung am Wochenende von Sylt nach Hamburg mit Rückkehr am Nachmittag/Abend.

NAH.SH: Für den Fahrplan ab Dezember 2019 prüft die NAH.SH die Einrichtung eines morgendlichen Sprinters Westerland – Hamburg.

- Verbindungen am Wochenende in den frühen Morgenstunden für Wochenendarbeitnehmer\*innen

**NAH.SH:** Derzeit verkehrt am Wochenende der erste Zug um 5:31 Uhr von Niebüll nach Westerland. Die NAH.SH prüft für den Fahrplan 2019, ob der werktägliche Zug um 4:31 Uhr auch am Wochenende fahren kann.

### 1.5.5 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.

**NAH.SH:** Derzeit werden die Bahnhöfe zwischen Niebüll und Westerland für den Einsatz von 12-Wagenzügen verlängert. Durch den Einsatz von einzelnen, bis zu 12 Wagen langen Zügen erwarten wir im Pendlerverkehr eine Entlastung.

### 1.5.6 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.

**NAH.SH:** Aufgrund der in Itzehoe endenden Elektrifizierung muss dort zwischen der elektrisch betriebenen RB 61 und den Diesellokomotiven der RB 62 umgestiegen werden.

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.

**NAH.SH:** Der RE 6 verkehrt mit langen und schweren Zügen (bis zu 10 Wagen) und wird von Diesellokomotiven gezogen. Dementsprechend lang benötigen die Züge, um nach einem Halt wieder die Streckengeschwindigkeit zu erreichen. Ein zusätzlicher Halt der Züge des RE 6 in Pinneberg oder Tornesch würde daher unverhältnismäßig viel Fahrzeit kosten und die ohnehin zu knappe Streckenkapazität weiter verringern. In den meisten Stunden des

Tages lässt die dichte Zugfolge auf diesem Abschnitt weitere Halte daher nicht zu. Für Glückstadt gilt, dass die Züge des RE 6 südlich von Elmshorn nur in einer ganz bestimmten Trasse verkehren können. Durch einen zusätzlichen Halt könnte diese Trasse nicht mehr erreicht werden.

Die Haltezeiten in Heide, Husum und Niebüll berücksichtigen die Anschlüsse zu den Nebenstrecken. Eine Verkürzung der Haltezeiten des RE 6 ist daher nicht möglich.

### 1.5.7 Zuverlässigkeit

Es wird sehr deutlich die Unzuverlässigkeit des RB 62 beklagt, der mit Verspätungen über 40 Minuten 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.

**NAH.SH:** 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.

### 1.5.8 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.

**NAH.SH:** Eine Verlängerung der Linie RB 62 nördlich von Heide würde sehr hohe Kosten verursachen, die in keinem Verhältnis zur Verkürzung der Fahrzeiten für den RE 6 stünden.

Eine direkte Führung der Züge des RE 6 zum Hamburger Hbf scheitert derzeit an den nicht vorhandenen Kapazitäten auf der Hamburger Verbindungsbahn und in Hamburg Hbf.

## 1.6 RE 1/RB 11

### 1.6.1 Ausstattung und Design

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

## 1.6.2 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.

**NAH.SH:** Aufgrund der hohen Belastung der Strecke mit Fern- und Güterverkehr kann leider nicht immer eine ideale Vertaktung der Züge erreicht werden. Mittelfristig plant die NAH.SH eine Verdichtung während der Hauptverkehrszeit zum Halbstundentakt. Allerdings ist hierzu eine Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern nötig.

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)

**NAH.SH:** Der Zug um 22:03 Uhr ab Büchen wird nicht mehr durch einen Fernverkehrszug überholt und kann daher nach einem kurzen Aufenthalt nach Hamburg weiterfahren.

- Umlegung der letzten Bahn von 22.54 Uhr ab Hamburg HBF auf 22.21 Uhr

**NAH.SH:** Die Abfahrt um 22:54 Uhr wartet noch wichtige Fernverkehrsanschlüsse ab. Langfristig prüfen wir jedoch, zu einer genaueren Vertaktung der Züge zu kommen.

- 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 30-Minuten-Takt herzustellen oder einen zusätzlichen Zug in dieser Zeit einsetzen

**NAH.SH:** Mittelfristig wird zwischen 6 und 9 Uhr sowie 15 und 18 Uhr ein Halbstundentakt Hamburg – Büchen angestrebt.

- am Samstag- und Sonntagmorgen ein Zug gegen 3 Uhr ab Hamburg Hbf bis Büchen

**NAH.SH:** Für den Fahrplan ab Dezember 2019 prüfen wir die Einrichtung eines Nachtverkehrs Hamburg Hbf – Büchen.

In der Diskussion wird auch die Taktung der S 21 angesprochen. Hier wird gewünscht, den Takt auf 10 Minuten anzuheben.

**NAH.SH:** Ab Dezember 2018 wird der 10-Minutentakt morgens bereits um 6 Uhr beginnen. Dazu wird zwischen den bestehenden Abfahrten in Aumühle um 6:06 Uhr und 6:26 Uhr ein weiterer Zug um 6:16 Uhr eingerichtet. Nachmittags verteilt sich der Bedarf in der Regel über einen längeren Zeitraum als vormittags. Daher sehen nachmittags derzeit keinen Bedarf für einen 10-Minutentakt nach Aumühle.

## 1.6.3 Anschlüsse/Verbindungen

Es werden verbesserte Anschlüsse des Regionalexpresses an die S 21 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.

**NAH.SH:** Aufgrund diverser Fahrplanzwänge im S- und Regionalbahnverkehr wird der Anschluss zwischen RE 1 und S 21 in Bergedorf nur nachrangig betrachtet. Für Reisende von Bahnhöfen der S 21 östlich von Bergedorf besteht auch die Möglichkeit, via Bergedorf – Büchen nach Lüneburg zu fahren.

Konkret werden folgende Anregungen und Hinweise gemacht:

- Verknüpfung mit der Buslinie 433

**NAH.SH:** Die Buslinie 433 verkehrt zwischen Tritau und Aumühle. Dort besteht Anschluss an die S-Bahn. Weitere Linien des Nahverkehrs halten nicht in Aumühle.

- Die Möglichkeit anbieten, aus Hamburg kommend in Bergedorf ohne große Wartezeit (3-4 Minuten) in die S 21 Richtung Aumühle umzusteigen

**NAH.SH:** Der RE 1 ist nicht für Reisende zwischen Hamburg und Bergedorf ausgerichtet. Für diese Reisenden besteht mit der S-Bahn im 5- bzw. 10-Minutentakt ein deutlich attraktiveres Angebot.

- Lange Wartezeiten Richtung Aumühle: 20 Minuten
- NAH.SH:** Die Anregung verstehen wir leider nicht.

- Abfahrt des Zuges in Müssen ca. 5 Minuten früher, um Anschlüsse an Busse und S-Bahn zu ermöglichen
- NAH.SH:** Müssen hat keinen S-Bahn-Anschluss, den Busverkehr organisiert der Kreis Herzogtum Lauenburg.

## 1.6.4 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

*Siehe Antwort oben*

- Eine zusätzliche Verbindung von Hamburg um ca. 22 Uhr

**NAH.SH:** Mittelfristig ist eine exakt stündliche Vertaktung der Abfahrten am Abend geplant.

- Es fehlt eine Abfahrt in Büchen um 7:15 Uhr und eine ab Hamburg Richtung Büchen um 17:45 Uhr  
*Siehe Antwort oben zur Ausweitung zum Halbstundentaktes*

- Es fehlt eine Fahrt um 0:55 Uhr  
**NAH.SH:** Derzeit fährt der letzte Zug um 0:03 Uhr ab Hamburg Hbf. Im Rahmen der Verbesserung der Taktung der Abfahrten am Abend wird mittelfristig auch ein zusätzlicher Zug gegen 1 Uhr ab Hamburg Hbf geprüft.

### 1.6.5 Auslastung

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

### 1.5.6 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.

**NAH.SH:** Der Halt Friedrichsruh lässt aufgrund der Bahnsteiglängen nur den Halt von Zügen mit maximal vier Wagen zu, die montags bis freitags auf der Strecke Hamburg – Büchen verkehrenden Züge verfügen jedoch nachfragebedingt über fünf Waggons. Eine Verlängerung der Bahnsteige ist aufgrund der sehr geringen Inanspruchnahme der Station nicht wirtschaftlich.

Sonntags verkehren hingegen teilweise kürzere Dieseltriebwagen, die einen Halt erlauben.

### 1.6.7 Zuverlässigkeit

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

**NAH.SH:** Zur Pünktlichkeit der S 21 liegen uns keine Daten vor. Ansprechpartnerinnen sind die HVV GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH.

### 1.6.8 Linienführung

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

**NAH.SH:** Die frühere zweistündliche Linie RB 11 Aumühle – Büchen wurde durch die dann stündlich verkehrenden Züge der Linie RE 1 im Abschnitt Hamburg – Büchen ersetzt. Eine Einführung zusätzlicher Züge Aumühle – Büchen ist nicht vorgesehen.

## 1.7 RB 64

### 1.7.1 Ausstattung und 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.

## 1.8 RE 7 / RE 70 / RB 77

### 1.8.1 Ausstattung und 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 wurde 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.

**NAH.SH:** Die Ausstattung der Fahrzeuge ist immer ein Kompromiss zwischen vielen sich teils widersprechenden Anforderungen.

### 1.8.2 Taktung

In der Diskussion um die Taktung der Linie RE 7 werden sehr konkrete Forderungen unterbreitet. Allgemein lässt sich festhalten, dass eine regelmäßige 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.

**NAH.SH:** Die Taktlagen des RE 7 und RE 70 sind abhängig von den verfügbaren Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn. Dabei sind den Wünschen enge Grenzen gesetzt, so dass grundsätzlich neue Fahrlagen nicht möglich sind.

Im Detail werden folgende Wünsche geäußert:

- Mindestens in den HVZ (6 bis 9 Uhr und 16 bis 19 Uhr) eine exakte 30-Minuten-Taktung. Dies gilt insbesondere für die Fahrt ab Neumünster (aktuell 28 nach oder 46 nach)

**NAH.SH:** Die Taktung richtet sich nach den verfügbaren Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn. Ein exakter 30-Minutentakt ab Neumünster ist daher nicht möglich.

- 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.

**NAH.SH:** Auch hier erlaubt die dichte Belegung der Hamburger Verbindungsbahn keine nach hinten verschobenen Trassen.

- 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.

**NAH.SH:** Die Taktung der Züge richtet sich nach den verfügbaren Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn und erlaubt keinen 20-Minutentakt nach Hamburg Hbf. Ebenso sind die Anschlüsse in den anderen Knoten an der Westküste oder in Neumünster und Kiel zu berücksichtigen.

### 1.8.3 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

**NAH.SH:** Die Halte in Flintbek werden in der Regel nur stündlich durch den RE 7 bedient. Ein Halt des RE 7 würde dessen Fahrzeit deutlich verlängern. Das Angebot für Einfeld und Flintbek ist darüber hinaus nachfragegerecht.

- 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

**NAH.SH:** Für das Fahrplanangebot im Busverkehr ist die Stadt Neumünster als Aufgabenträger zuständig. Wir werden die Anregungen an die Stadt Neumünster herantragen.

- Eine verbesserte Abstimmung der Buslinie 1 auf die Bahnverbindung von/nach Hamburg wäre wünschenswert

**NAH.SH:** Für das Fahrplanangebot im Busverkehr ist die Stadt Neumünster als Aufgabenträger zuständig. Wir werden die Anregungen an die Stadt Neumünster herantragen.

- 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

**NAH.SH:** Eine 4 Minuten spätere Abfahrtszeit in Neumünster würde nicht nur die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke deutlich verlängern, sondern auch in Kiel die Umsteigezeiten in Richtung Eckernförde, Preetz und Oppendorf deutlich verkürzen und Umstiege damit gefährden, in Richtung Felde wäre der Anschluss sogar komplett weg.

- Start des 7:38 Uhr-Zuges in Pinneberg nicht auf Gleis 4, sondern auf Gleis 3

**NAH.SH:** Gleis 3 wird in Pinneberg Richtung Norden von den RE-Zügen nur in Ausnahmefällen bedient, da dies zum einen die Fahrzeit leicht verlängert und zum anderen der Bahnsteig 3 aufgrund seiner unterschiedlichen Höhen für die Doppelstockzüge wenig geeignet ist.

- 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

NAH.SH: Die Anregung kann umgesetzt werden. Zukünftig verkehrt der Zug um 22:40 ab Hamburg-Altona nach Husum erst um 22:45. Dadurch entsteht in Elmshorn die Möglichkeit, zwischen RE 7 und RE 6 umzusteigen.

- Eine Umsteigemöglichkeit von den DB-Regional-Expresszügen von/zu den dänischen DSB IC-Zügen in Flensburg ist im DB Fahrplan nicht ersichtlich

NAH.SH: Die Verbindungen sind in der Fahrplanauskunft der DB enthalten.

### 1.8.4 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.

NAH.SH: Pinneberg wird in Richtung Hamburg tagsüber im 10-Minutentakt mit der S-Bahn angebunden. Darüber hinaus verkehren Regionalbahn-Züge der nordbahn weitestgehend im 20-Minutentakt Richtung Hamburg und Elmshorn. Eine weitere Ausdehnung wird mittelfristig mit Regionalbahnen nach Hamburg Hbf angestrebt, ist jedoch derzeit aufgrund infrastruktureller Engpässe nicht möglich. Für Pendler nach Kiel und Neumünster – Rendsburg halten weitere RE-Züge in Pinneberg.

Die gewünschte Verbindung um 22:00 Uhr ist in Form eines RE um 22:06 Uhr nach Flensburg im Fahrplan vorgesehen.

In den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehren bereits stündlich durchgehende Züge zwischen Hamburg und Kiel. Eine Ausdehnung auf weitere Tage halten wir derzeit für nicht nachfragegerecht.

Flintbek ist mit der Linie RE 7 stündlich Richtung Kiel angebunden. Daneben existiert ein dichtes Stadtbus-Angebot zwischen Flintbek und Kiel.

### 1.8.5 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 RE 21007 und RE 21009 (06:27 Uhr und 07:27 Uhr ab Kiel) morgens in Richtung Hamburg und für RE 21024 und RE 21026 (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.

NAH.SH: Die Ankünfte des RE 70 in Hamburg um 6:37 Uhr, 7:37 Uhr und 8:37 Uhr sowie die Abfahrten um 16:21 Uhr, 17:21 Uhr und 18:21 Uhr sind zukünftig mit acht Wagen geplant.

### 1.8.6 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.

NAH.SH: Die Regionalexpress-Verbindungen stellen die schnelle Anbindung der weiter entfernt liegenden Landesteile an die Metropole Hamburg dar. Im näheren Stadt-Umland-Bereich von Hamburg verkehren eigenständige Regionalbahnzüge, während in Hamburg innerstädtisch die S-Bahnen die Feinerschließung gewährleisten. Dieses abgestufte System zur Bedienung der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse hat sich bewährt.

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

- 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

**NAH.SH:** In den späten Abendstunden ab 23 Uhr kommt es aus Richtung Neumünster nach Tornesch leider teilweise zu längeren Wartezeiten. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Relation um diese Zeit auch äußerst gering.

- 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

**NAH.SH:** Von Tornesch existiert in den meisten Stunden ein 20-Minutentakt nach Hamburg und Elmshorn. Das Angebot ist damit angemessen.

- wenigstens mittags gegen 13:28 Uhr einen zusätzlichen Halt in Pinneberg

*Siehe oben*

- Halt in Pinneberg als Startpunkt/Endpunkt der S-Bahn. Alternativ: Der S-Bahn-Bereich müsste bis Elmshorn verlängert werden.

**NAH.SH:** Da Pinneberg bereits mit der S-Bahn und der Nordbahn sehr gut an Hamburg angebunden ist, sind weitere RE-Halte nicht vorgesehen.

- Als Pinneberger Bürger und regelmäßiger Pendler nach Kiel wünsche ich mir eine vernünftige Regionalexpressverbindung nach Kiel

**NAH.SH:** Speziell für Pendler bestehen morgens (bis 9 Uhr) und nachmittags (ab 16 Uhr) direkte Verbindungen von Pinneberg nach Kiel bzw. zurück. Zu den übrigen Zeiten besteht darüber hinaus eine gute Umsteigeverbindung via Elmshorn von Pinneberg nach Kiel. Eine Ausdehnung der RE-Halte in Pinneberg ist nicht möglich.

- Ich wünsche mir explizit keine zusätzlichen Halte in Pinneberg, da der RE7/70 bereits zwischen Elmshorn und Hamburg überfüllt ist und für die Pinneberger eine Verbindung bereits alle 10 Minuten nach Altona fährt

**NAH.SH:** RE-Halte in Pinneberg sind über das bisherige Maß hinaus nicht vorgesehen.

### 1.8.7 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.

**NAH.SH:** Eine unabhängige Führung verspäteter RE 7-Zugteile ist derzeit nicht möglich, da dafür auf der Hamburger Verbindungsbahn keine Kapazitäten mehr frei sind.

Mittelfristig könnte es jedoch möglich sein, dass verspätete RE 7-Zugteile zumindest bis Hamburg-Altona Nord selbstständig geführt werden.

### 1.8.8 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 S 21 bis nach Pinneberg zu verlängern.

**NAH.SH:** Eine Führung von Zügen über die Hamburger Verbindungsbahn Richtung Lübeck würde in Hamburg Hbf zu sehr vielen Fahrstraßenkonflikten führen und ist daher nicht möglich. Plastisch gesprochen: Auf einem Gleisabschnitt kann immer nur ein Zug gleichzeitig fahren. Hinzu kommt, dass durch die längeren Linienwege die Wahrscheinlichkeit von Verspätungen deutlich ansteigt.

Die Linie RB 71 weist bereits nördlich von Elmshorn eine stark abnehmende Besetzung auf. Eine Weiterführung Richtung Kiel ist daher nicht vorgesehen. Zudem soll die Linie RB 71 mittelfristig bis Kellinghusen verlängert werden.

Für eine halbstündliche Führung von Zügen nach Flensburg sehen wir derzeit keine Nachfrage. Pinneberg wird bereits mit der S 3 stündlich bedient. Eine Verdichtung zum 5-Minutentakt durch Verlängerung der S 21 ist nicht nachfragegerecht. Zudem wird die AKN-Strecke nach Kaltenkirchen derzeit für eine Verlängerung der Linie S 21 ausgebaut.

## 1.9 RE 72/RB 73

### 1.9.1 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.

**NAH.SH:** Von Kiel werden die Züge nach Dänemark leider um wenige Minuten verpasst. Aufgrund der festen Taktlage beider Linien ist eine Anpassung nicht möglich.

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.

**NAH.SH:** Für den Busverkehr ist die Stadt Flensburg als Aufgabenträger zuständig. Wir werden die Anregungen an die Stadt Flensburg herantragen.

- 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

**NAH.SH:** Für den Busverkehr ist die Landeshauptstadt Kiel als Aufgabenträger zuständig. Wir werden die Anregungen an die Landeshauptstadt Kiel herantragen.

### 1.9.2 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.

**NAH.SH:** Ein Halt aller Züge in Hassee und Kronshagen ist derzeit nicht möglich. Zudem würde dadurch die Fahrzeit Flensburg – Kiel weiter verlängert, was nicht gewünscht ist. Fahrradabstellanlagen liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommune, NAH.SH kann keine eigenen Anlagen aufstellen.

### 1.9.3 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.

**NAH.SH:** Die Aufgabenträgerschaft für die Buslinie 110 liegt bei Sydtraffik, wir werden die Anregung der Linienverlängerung mit den zuständigen Kollegen besprechen. Im Rahmen der geplanten Einführung des SH-Tarifs im Binnenverkehr in Flensburg, werden wir eine Integration der Buslinie 110 prüfen.

## 1.10 RE 74/RB 75

### 1.10.1 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.

**NAH.SH:** Aufgrund der Taktlagen der Züge ist derzeit keine Verlängerung der Umsteigezeiten in Husum möglich. Mittelfristig ist vorgesehen, dass durch eine Beschleunigung zwischen Jübek und Husum die Umsteigezeit in Husum etwas verlängert werden kann.

### 1.10.2 Bedienungshäufigkeit

Es wird gefordert, dass die Regionalbahnen der Linie RB 75 an allen Haltestellen innerhalb Kiels halten. Auch ein stetiger Halt der Linie RB 74 in Melsdorf wird gefordert, auch weil hier derzeit ein neues interkommunales Gewerbegebiet entsteht.

**NAH.SH:** Das Taktgefüge auf der eingleisigen Strecke zwischen Kiel und Rendsburg lässt keine weiteren Halte der Linien RE 74 und RB 75 zu.

### 1.10.3 Auslastung

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

### 1.9.4 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 Fahrzeit verlängern würde und erst ein zweigleisiger Ausbau eines Streckenabschnitts oder die Einrichtung eines weiteren Kreuzungspunktes Abhilfe schaffen würde.

## 1.10.5 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.

**NAH.SH:** Eine Durchbindung von Kiel nach Bad St. Peter Ording über Husum ist aufgrund der geringen Nachfrage an durchfahrenden Fahrgästen nicht vorgesehen.

Direkte Züge Kiel – Westerland sind lediglich an wenigen Tagen in der Saison für eine begrenzte Nachfrage interessant. Da diese Züge nur auf Kosten sonst durchgehender Züge von Hamburg mit deutlich höhere Nachfrage möglich wären, werden derartige Züge nicht angeboten.

## 1.11 RB 76

### 1.11.1 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.

**NAH.SH:** Die Linie RB 76 fährt derzeit noch im Vorlaufbetrieb nach Oppendorf. Erst mit Fertigstellung der Gesamtstrecke nach Schönberger Strand ist eine Aufnahme des Vollbetriebs am Abend und am Wochenende vorgesehen.

## 1.12 RB 63

### 1.12.1 Taktung

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

**NAH.SH:** Eine Verdichtung zum Stundentakt ist westlich von Hohenweststedt aufgrund der fehlenden Zug-Kreuzungsmöglichkeit dort nicht möglich.

### 1.12.2 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.

**NAH.SH:** Eine Durchbindung von RB 63 auf RB 82 würde in Neumünster das Kreuzen des kompletten Bahnhofsgleisfeldes erfordern und hätte ein hohes Verspätungsrisiko. Zudem ist die Zahl der durchfahrenden Fahrgäste vermutlich sehr gering.

## 1.12.3 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.

*Siehe oben*

## 1.13 RB 82

### 1.13.1 Anschlüsse/Verbindungen

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

### 1.13.2 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.

*Siehe oben*

## 1.14 RB 85

### 1.14.1 Taktung

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

**NAH.SH:** Kurzfristig ist eine derartige Angebotsausweitung nicht möglich. Für den im Dezember 2022 beginnenden neuen Verkehrsvertrag ist jedoch im Sommer an Wochenenden eine Ausweitung des Angebotes zum Halbstundentakt geplant.

### 1.14.2 Anschlüsse/Verbindungen

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

**NAH.SH:** In Bad Schwartau liegen die Ankunft der RB 84 von Kiel und die Abfahrt der RB 85 nach Neustadt etwa 7 Minuten auseinander, so dass die Herstellung einer Anschlusses nicht möglich ist.

### 1.14.3 Bedienhäufigkeit

Eine Aufstockung der Zugfrequenz zu den Stoßzeiten wird gefordert.

*Siehe oben*

### 1.14.4 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.

*Siehe oben*

### 1.14.5 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.

**NAH.SH:** Leider lässt die eingleisige Infrastruktur keine schnelleren Fahrzeiten zu.

## 1.15 RE 8/RB 80/RB 81

### 1.15.1 Ausstattung und 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.

**NAH.SH:** Für die Linien RE 8 und RB 81 besteht ein Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn AG bis Dezember 2022. Bis dahin werden die vorhandenen, 2009 neu beschafften Doppelstockwagen weiterhin eingesetzt. Ab 2022 ist der Einsatz von neuen 8-teiligen Doppelstocktriebzügen wie zwischen Kiel und Hamburg vorgesehen.

### 1.15.2 Taktung

Bezüglich der Taktung wird von einigen Teilnehmer\*innen ein 20-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Hamburg gewünscht. Andere Teilnehmer\*innen fordern einen 30-Minuten-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 ein 20-Minuten-Takt 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.

**NAH.SH:** Eine Ausweitung des Halbstundentaktes am  
Abend und am Wochenende ist für den Fahrplan ab De-  
zember 2019 geplant.

Ein 20-Minutentakt würde die in Lübeck halbstündlich  
ausgerichteten Anschlüsse deutlich verschlechtern und  
ist daher nicht vorgesehen.

Seit Dezember 2017 verkehren die vorher für 2 Jahre  
baustellenbedingt eingestellten Sprinterzüge Lübeck –  
Hamburg wieder.

Eine Entzerrung der Abfahrten der RE- und RB-Züge ist  
aufgrund der dichten Belegung der Strecke nicht möglich.

Im Detail wurden darüber hinaus folgende Vorschläge  
geäußert:

- Aus Richtung Hamburg Hbf: auf jeden Fall den vor-  
längerer Zeit gestrichenen Verstärkerzug in der Takt-  
lücke zwischen 17:08 Uhr und 17:38 Uhr wieder ein-  
zusetzen, evtl. wie bereits von ekorre 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.
- In Richtung Hamburg Hbf: den z. Zt. fast täglich  
ausfallenden Zug 8:30 Uhr ab Tonndorf stabil ver-  
kehren lassen – auch zwischen 8:30 Uhr und 9:00  
Uhr (Abfahrten Tonndorf) noch einen Verstärker-  
zug einsetzen. Generell: Verstärkerzüge ebenfalls in  
einem gleichmäßigen Takt fahren lassen (Auffüllung  
zu sauberem 15-Minuten-Takt)

**NAH.SH:** Die RB-Fahrt zwischen 17:08 Uhr und 17:38 Uhr  
ist nicht möglich, da in der eigentlich für die RB vorgese-  
henen Zeit ein Eurocity nach Kopenhagen verkehrt.

Für eine Verdichtung des Angebotes nach 19 Uhr fehlt  
derzeit die Nachfrage.

Der 15-Minutentakt ist aufgrund der dichten Belegung  
der Strecke leider nicht möglich.

- Halbstundentakt Takt ab Bad Oldesloe, auch am  
Wochenende auf der RE 80 und ein Verstärkerzug am  
späten Nachmittag bei der RB 81 nach Ahrensburg

*Siehe oben*

- Abfahrt des Zuges Richtung Hamburg schon um 8:02  
Uhr statt 8:08 Uhr

**NAH.SH:** Die Taktabfahrt der Linie RE 8 ist in Lübeck jede  
Stunde zur Minute 08. Aus Gründen der Übersichtlichkeit  
wird davon nicht ohne zwingenden Grund abgewichen.

### 1.15.3 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.

*Siehe oben*

**NAH.SH:** Die RB 86 hat 12 Minuten Umstiegszeit in Lübeck in Richtung Hamburg, was in der Regel ausreichend ist. Die Anschlüsse zwischen RE 83/RE 8 bzw. RB 84/RE 80 betragen in Lübeck 16 bzw. 11 Minuten. Eine Verkürzung der Anschlüsse wäre nur möglich, wenn RE 8 und RE 80 zwischen Hamburg und Lübeck nicht mehr im exakten 30-Minutentakt führen, da die Fahrzeiten auf der eingleisigen Strecke Kiel – Lübeck fix sind.

Für den Busverkehr ist die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträger zuständig. Wir werden die Anregungen an die Hansestadt Lübeck herantragen.

### 1.15.4 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 17:30 Uhr gefordert sowie die ehemals eingesetzten Sprinter zwischen Hamburg und Lübeck wieder einzusetzen.

**NAH.SH:** Seit Dezember 2017 verkehrt um 17:10 Uhr wieder ein Sprinter von Hamburg nach Lübeck. Die Einrichtung einer weiteren Frühverbindung am Wochenende wird für den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geprüft.

### 1.15.5 Auslastung

Es wird angemerkt, dass die Züge in Wandsbek immer stark ausgelastet sind und auch der RE 8 zur Hauptverkehrszeit stark frequentiert ist.

### 1.15.6 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.

**NAH.SH:** Eine Veränderung des grundsätzlichen Haltemusters ist nicht vorgesehen.

### 1.15.7 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.

**NAH.SH:** Ein zusätzlicher Halt zwischen Lübeck und Travemünde in Kücknitz ist aufgrund der Eingleisigkeiten und der knappen Fahrzeiten derzeit nicht möglich.  
*Zum Sprinter siehe oben.*

## 1.16 RE 83/RB 84

### 1.16.1 Ausstattung und 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.

**NAH.SH:** Auf den Linien RE 83 und RB 84 wird die Nachfrage mit den derzeitigen Dieseltriebwagen adäquat bedient. Doppelstockwagen mit Diesellokomotiven könnten die knappen Fahrzeiten der Linie RB 84 nicht zuverlässig einhalten. Ab 2022 ist der Einsatz neuer Fahrzeuge auf beiden Linien vorgesehen.

### 1.16.2 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.

**NAH.SH:** Die Linie RE 83 verbindet die Städte Kiel und Lübeck sowie die größeren Städte schnell miteinander und hält nicht an allen Stationen. Pönitz wird nachfragegerecht stündlich mit der Linie RB 84 bedient. Zwischen Lübeck und Büchen scheidet ein Halbstundentakt an der vorhandenen eingleisigen Infrastruktur.

### 1.16.3 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.

**NAH.SH:** Bei Verspätungen der Linie RE 1 können die Anschlüsse in Büchen an die RB 83 leider nicht immer gewahrt werden. Ebenso verhält es sich mit verspäteten RE 8 in Lübeck.

Die schnellste Verbindung von Eutin nach Neumünster führt über Kiel mit 12 Minuten Umsteigezeit.

Die Standzeit des RE 83 in Büchen alle zwei Stunden resultiert aus der Anschlussaufnahme der Übereckverbindung Schwerin – Lüneburg. Mittelfristig ist geplant, durch Optimierungen der Linie Schwerin – Büchen die Standzeit des RE 83 in Büchen zu verringern.

### 1.16.4 Bedienhäufigkeit

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

**NAH.SH:** Eine Vertaktung des Spätverkehrs zwischen Lübeck und Lüneburg wird für Dezember 2019 geprüft.

- 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.

**NAH.SH:** Eine Vertaktung des Spätverkehrs zwischen Lübeck und Lüneburg wird für Dezember 2019 geprüft.

### 1.16.5 Auslastung

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

### 1.16.6 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.

**NAH.SH:** Die RE-Züge dienen der schnellen Verbindung der größeren Orte und halten daher nicht in Elmschenhagen, Pönitz oder Pansdorf. Das Angebot ist für die drei Halte nachfragegerecht.

### 1.16.7 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.

### 1.16.8 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.

**NAH.SH:** Die Linie RE 83 dient der schnellen Verbindung der größeren Orte, während die Linie RB 84 die Anbindung aller Orte sicherstellt.

Die Sprinterzüge Hamburg – Lübeck sind auf die Linie RE 83 durchgebunden. Die Durchbindung ergibt sich aus den Nachfragelagen zwischen Hamburg und Lübeck. Da die Abfahrt bzw. Ankunft der Sprinter in Lübeck etwa zur vollen Stunde stattfindet, ergibt sich eine Durchbindung auf die ebenfalls zur vollen Stunde verkehrende Linie RE 83.

## 1.17 A3

### 1.17.1 Ausstattung und Design

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

### 1.17.2 Taktung

Es wird eine Taktverdichtung gewünscht.

**NAH.SH:** Die Nachfrage der Linie A3 erfordert aus Sicht

des Landes derzeit noch keine Verdichtung des Angebotes bzw. der Sitzplatzkapazitäten. Insbesondere östlich von Barmstedt ist die Linie nur schwach ausgelastet.

### 1.17.3 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.

**NAH.SH:** In Henstedt-Ulzburg muss von einem ankommenden Zug aus Bramstedt zu einem abfahrenden Zug nach Kaltenkirchen der Bahnsteig gewechselt werden. Um die dafür erforderliche Zeit von ca. 5 Minuten zu generieren, müsste der Stundentakt Barmstedt - Henstedt-Ulzburg aufgebrochen werden, was die Merkbarkeit des Angebotes deutlich verschlechtern würde. Aus diesem Grund können wir diesen Vorschlag leider nicht umsetzen.

### 1.17.4 Bedienhäufigkeit

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

**NAH.SH:** Eine Verstärkung des Nachtverkehrs ab Elmshorn wird für den Fahrplan ab Dezember 2019 geprüft.

### 1.17.5 Auslastung

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

## 1.18 A2

### 1.18.1 Ausstattung und 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.

**NAH.SH:** Die Zahl der Lint Triebzüge der AKN reicht derzeit nur für die Bedienung der Linie A1. Nach Fertigstellung der S 21 nach Kaltenkirchen ist der Einsatz der Lint Triebwagen auch auf den restlichen Linien vorgesehen.

### 1.18.2 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.

**NAH.SH:** Die Taktung der Züge berücksichtigt die eingleisigen Streckenabschnitt und kann daher nicht beliebig verschoben werden.

Die Linie A2 verkehrt werktags ganztägig im 20-Minuten-Takt. Am Sonntag ist die Nachfrage deutlich geringer.

### 1.18.3 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.

**NAH.SH:** Dieser Zug wird weiterhin samstags verkehren.

## 1.19 A1

### 1.19.1 Ausstattung und 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.

### 1.19.2 Taktung/Verbindungen

In Bezug auf die Taktung der Züge, wird angemerkt, dass der wochentägliche 20-Minuten-Takt auch auf die Wochenenden ausgeweitet werden solle. Insbesondere die Taktung am Wochenende stößt bei vielen Teilnehmenden auf Kritik. Der jetzige 40-Minuten-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 10-Minuten-Taktung bereits ab 6 Uhr bzw. 15 Uhr vor.

**NAH.SH:** Die Ausweitung des Taktes wird spätestens mit der Inbetriebnahme der S-Bahn nach Kaltenkirchen umgesetzt.

### 1.19.3 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.

**NAH.SH:** Vor Inbetriebnahme die Linie S 21 ist mit keiner Veränderung zu rechnen.

### 1.19.4 Bedienhäufigkeit

Es wird angemerkt, dass eine direkte Verbindung der 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.

**NAH.SH:** Mit Inbetriebnahme der Linie S 21 wird der Verbindung zum Hauptbahnhof deutlich verbessert werden. Bis dahin ist keine Veränderung des Angebotes vorgesehen.

### 1.19.5 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.

*Siehe oben*

### 1.19.6 Haltestellen

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

*Siehe oben*

### 1.19.7 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.

### 1.19.8 Linienführung

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

*Siehe oben*

## 2 Weitere Fahrplanänderungen

Neben den in diesem Dokument bereits aufgeführten Änderungen ergeben sich zusätzlich folgende Modifikationen des Fahrplans:

**S3:** In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag wird eine S-Bahn um 4:42 Uhr von Elbgaustraße nach Pinneberg verlängert. In der Gegenrichtung beginnt eine S-Bahn um 1:09 Uhr bereits in Pinneberg. Dadurch entsteht in den Wochenendnächten ein Stundentakt mit der S-Bahn zwischen Pinneberg und Hamburg.

**S21:** Werktags verkehrt um 6:16 Uhr eine zusätzliche S-Bahn ab Aumühle. Dadurch beginnt der morgendliche 10-Minutentakt bereits 20 Minuten früher mit dem Zug um 6:06 Uhr ab Aumühle. Im Gegenzug wird auch eine zusätzliche S-Bahn um 6:16 Uhr von Bergedorf nach Aumühle verlängert.

**RE 6:** Der Zug um 13:10 Uhr ab Westerland kann zusätzlich auch in Morsum halten. Der Zug um 15:52 Uhr ab Westerland wird im Fahrplan 2019 ganzjährig zwischen Westerland und Bredstedt angeboten. Am Wochenende verkehrt dieser Zug umlaufbedingt bis Husum weiter.

**RB 61/RB 71:** Das in den Entwürfen vorgesehene Zugpaar um 12:34 Uhr ab Hamburg-Altona nach Elmshorn und um 13:04 Uhr ab Elmshorn nach Hamburg-Altona kann nicht umgesetzt werden, da Hamburg die entsprechende Mitfinanzierung abgelehnt hat.

**AKN:** Für den Schülerverkehr zur Leibniz-Schule in Kaltenkirchen wird montags bis freitags der Zug Eidelstedt - Kaltenkirchen (Ankunft 15:20 Uhr) um 15:22 Uhr nach Bad Bramstedt verlängert.

Von Bad Bramstedt verkehrt montags bis freitags um 15:44 Uhr ein zusätzlicher Zug nach Kaltenkirchen, der von dort um 16:02 Uhr nach Eidelstedt weiterfährt. Die Züge 700/702/704 um 16:45 Uhr, 17:45 Uhr und 18:45 Uhr ab Bad Bramstedt nach Eidelstedt werden neu in Kaltenkirchen direkt nach Eidelstedt durchgebunden. Der lange Umsteigeaufenthalt in Kaltenkirchen entfällt.

### 3 Fazit

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 Elms-horn 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.